

図 7-5 大西洋軸とビルバオ 出典：EC-Regional Policy, 1994

DOT作成のブレンとなったベガラは、バスク州の3大都市、ビルバオ、ピトリア、サンセバスティアンを核として、地域全体をあたかもひとつの都市であるかのようにとらえてバスク・シティ・リージョンとみなしている⁹。そして、バスク・シティ・リージョンを欧州の「関節」と呼ぶ。「バスクは欧州都市ネットワークシステムに占める位置にある。南北、東西の両方向の軸が交わる「関節」として重要な役割を果たすことが期待できる」とバスク州にポジティブな分析に転換する。大西洋軸にバスク・シティ・リージョンという「関節」を埋め込み、「地の果て」を活性化しようという発想である。

「関節」という言葉からは、単なる大西洋軸の要所ではなく、広域圏におけるバスク・シティ・リージョンの動的な役割がうかがえる。同軸回転の2つの円盤から成る関節である。小さい方の円盤が、ビルバオ、サンセバスティアン、ピトリアの3都市で規定され、大きい円盤はバスク州の行政区分を越えてスペインの隣接中核都市サンタンデル、ログローニョ、パンプロナとフランス側バスクのバイヨンヌを含む。多方向から作用する力を受けて2つの円盤がかみ合いながら動き、欧州レベルのダイナミズムと連動するイメージである。

大西洋軸の動的な関節バスクは、さらに欧州とラテンアメリカとの結節点を標榜し、野心的な地域戦略を展開しようとしている。医療をカギに欧州とラテンアメリカのリンクを意図し、メディコンバレーを提唱している。先端医療を受けにラテンアメリカからスベ

⁹ バスク州 DOT についてのヒアリング；Vegara, A. ベガラ, A. (03/2001) director, Fundacion Metropoli, メトロポリ財団オフィスにて:Madrid.

ンを訪れる人が近年増えていることに着眼した試みである¹⁰。言語をはじめスペインはラテンアメリカとの結び付きが歴史的に強い。バスクはスペイン国内でもとくに、新大陸発見以来歴史的にラテンアメリカとの交流人口が多い地域である。

バスクは、わずか人口200万人強の孤立文化圏である。容赦ないグローバル化に受身になれば消失する運命である。ヘミングウェイの「陽はまた昇る」に描写された美食と風光明媚のイメージに、イベロアメリカ圏の先端医療拠点地域という新たな顔を加え、バスクはグローバル化を逆手に取って発展を模索している。

バスク州 DOT は、作成された1994年に、欧州都市計画賞（欧州委員会地域総局と欧州都市計画家評議会により選定）を地域計画部門で受賞した。バスク・シティ・リージョンは、スペインの1地域の発展戦略に過ぎないが、欧州というフレームで地理的にバスク州を位置づけることからアプローチしている。そこが、欧州レベルで高く評価された。しかし、国境を越えた広域圏に期待しすぎる傾向を戒める意見も少なくない¹¹。国境を越えた広域圏を戦略的に賢く生かせるかどうか、都市ビルバオ、バスク州の知恵次第といえる。

スペイン、バスク州のシティ・リージョン

バスク州 DOT は、どのような空間イメージのシティ・リージョンを示しているのだろうか [図 7-6]。

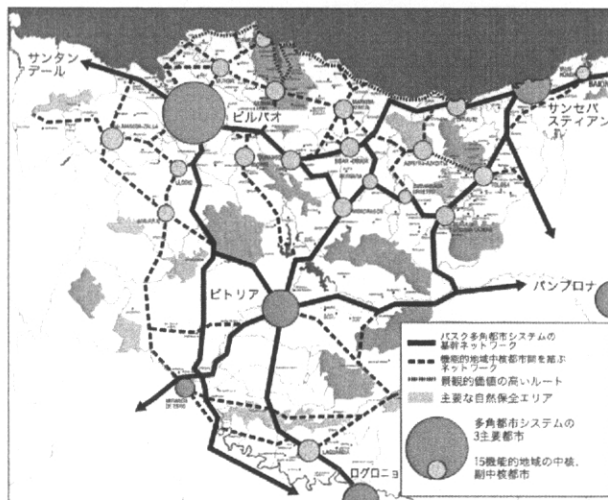


図 7-6 4つの地域別整備モデルと15の機能的地域による多心型シティ・リージョン像
出典：Gobierno Vasco, 1994

¹⁰ バスクは欧州内で臓器移植に積極的な地域として知られている。助け合いを美德とする伝統が現代に活かされている。

¹¹ 「ひと口に国境を越えた連携といっても2種類ある。第1は、国民国家成立以前からあった地政的、文化的アイデンティティを回復しようとする動きである。アルザスやルール地方がこの部類に入る。他方、大西洋軸は、大西洋を共有しているという地理的な事実だけが接点となっているもうひとつのケース。強力な大西洋経済圏が過去にあったわけではない。現在、大西洋軸の中で連携を模索する動きもあるが、経済的に強い結束を目指す方向にはない」とビルバオ30都市圏協議会 BM30 の A.M.セアラは、大西洋軸の首都ビルバオの謳い文句に冷めた見方を示している。さらに同氏は、「地理的な地図は重要性を失ってきている。地理的な条件はそれほど大きな問題ではなく、都市間のコミュニケーションとネットワークが、欧州における都市競争力を規定する時代」と言う。(岡部、1999a)

DOT のブレーン、建築家 A.ベガラは、都市計画に加えて社会学・経済学を学び、自然環境条件から産業・雇用、社会福祉サービスの分布を州という地域単位で統合的に分析している（ベガラ、2002）。バスク州はスペインの大西洋岸に位置し、フランスと国境で接する。面積約 7,000km²、人口 210 万人。人口密度は 300 人/km²である。南欧諸国の中では、農村地域、山林を含めた人口密度が高い地域である。

バスク州の最大の人口集積は、先述したとおり 100 万人規模の都市圏を形成しているビルバオである。バスクの首都で文化の中心はサンセバスティアンである。ビルバオと 80km 弱離れた大西洋岸の都市で、フランス国境に近い。行政中心都市はビトリアで内陸の盆地にある。ビルバオ、サンセバスティアン、ビトリアの 3 都市で、基本的な都市機能を分担し多極分散型のシティ・リージョンを提唱している。

バスク州地域整備ガイドライン DOT は、①どうアプローチするか、②四つのテーマ別バスク州全体の地域整備モデル、③機能的地域別の整備指針、④法的拘束力を持つ実行手段との関係の 4 部で構成される。DOT で最も注目すべき点は、国レベルのビジョンをほとんど意識せず地域が主体性を持ったビジョンを示していることである。バスク州が欧州の他の地域に比べ実現可能性の高い統合的なシティ・リージョン構想を示せるのは、広範な自治権を持っているためである。スペインは、州によって自治権に大きな差がある。南部の諸州が事実上、中央集権システム下にあるのに対して、北部の経済力の強いカタルーニャ、バスク両州はより広い自治権の獲得を主張し続けてきた。バスク州の場合、州を構成する 3 つの県に徴税権がある。州は、下位の県から移管された財源で運営されている。「自治権の強い州という単位が、3 都市で都市機能をシェアする地域のフレームと一致したため、シティ・リージョン構想を実行に移す幸運に恵まれた」とベガラは言う。

しかし現実のバスク文化圏は、行政区分上のスペイン・バスク州と一致しているわけではない。バスクはスペインとフランスの 2 国にまたがる地域で、国境を越えた協力も芽生えてきた。バスク・シティ・リージョンを構成する 3 都市のひとつで、フランス国境に最も近いサンセバスティアンは、歴史的にも地理的にもスペイン側バスクの 2 都市より、フランス側バスクのピアリッツ、バイヨヌとの関係が深い。実際、スペイン、フランス国境をまたいで「ユーロ都市リージョン」形成の動きがある。ただしスペインのバスク州に強い自治権があるのに対して、フランス側は地方自治が進展したとはいえ、まだ強い中央集権下にある。2 国の行政システムの違いは、国境を越えた包括的なシティ・リージョンの形成を阻み、いまのところその協力関係は主に観光開発面に限定されている。

バスク・シティ・リージョン構想では、州を構成する 300 に細分化された市町村の枠組みを変えずに、バスクをひとまとまりのシティ・リージョンとして捉え、そのポテンシャルを高めようとしているところがユニークである。

DOT は 4 つのテーマ別地域整備モデルと、15 の機能的地域を示している。テーマ別地域整備モデルは、フィジカルな自然環境 (TM1)、産業や都市の地域システム (TM2)、交通情報インフラ (TM3)、公共施設による地域サービスシステム (TM4) の 4 つである。これらのモデルは、バスク州をひとつの地域単位とみなした場合の空間特性をテーマ別に浮彫りにする。

一方、15 の機能的地域は、主に移動速度が上がったことによる広域化に対応するものである。15 の地域は、それぞれ 10 から 40 程度の市町村をたばね、県と市町村の中間のスケ

ールで地域整備を考える必要を訴えている。ただし、DOTは、従来の市町村の枠組みと権限に手を付けていない。市町村単位は、住民のアイデンティティのフィジカルなよりどころとなっているため、尊重されている¹²。行政区分を越えたエリアをイメージしながら、近隣市町村の政治的対立を克服し、協調的かつ戦略的に地域整備を推進する試みである。

高度な情報交通インフラが生命線

バスク・シティ・リージョンの生命線は、バスクYの字高速鉄道である。ビルバオ、ピトリア、サンセバスティアンの3都市をYの字に結ぶ鉄道を欧州全域を覆う高速鉄道網につなげる計画である。しかし、バスクYの字高速鉄道実現には困難もある。その最大の障害は、地方と中央の政治的な対立である。バスク州はYの字高速鉄道を引き込むことを前提に、ビルバオ中央駅プロジェクトを10年前に発表している。欧州レベルの高速鉄道網の建設は国（中央政府）の事業である。しかし国レベルでは、バスクYの字鉄道は計画に挙がっているが、優先順位は高くない。シティ・リージョンが自律的に形成されるためには、財源と責任を伴う自治権が欠かせない反面、国の直轄事業である高速鉄道網が地方と中央の政治的なかけひきに利用される要因にもなっている。

第2は物理的な障害である。山がちな地形のバスク州は、オランダやデンマークのような平坦な地域とは異なる。半径40～50 kmエリアで単一の人口集積と同等の都市的利便性を確保するためには、高度な交通インフラが不可欠だが、山が海に迫る地形条件で高速道路網や高速鉄道網を整備するには、橋やトンネルを多数つくることになる。平地と比べて整備コストがかかる。また、自然に大幅に手を加えることになり、環境破壊を伴う。

アルプス・ピレネー山脈が海と接するスペイン・イタリアの北部地域は、人口集積度が高い。都市間距離が短く、それぞれの都市の個性を維持してきたコンパクトな中小都市が多い。それらの中小都市が、既存の地域構造を生かして広域シティ・リージョンを形成する条件を備えていると言える。また、海と山に恵まれた風土が魅力的な都市を育ててきたところでもある。それ故に、シティ・リージョンという広域の単位で交通インフラを整備する際には、地域の利便性向上によるプラス面と、環境に与えるマイナス面とのバランスを判断しなければならない。

スペインやイタリアの北部地域では、EU内地域間不均衡是正で経済成長が加速し、農村部や山間部の開発が進んでいる。経済成長の代価として自然環境が破壊され、既存都市の歴史的な個性を希薄化する郊外や別荘地開発が目立つ。

乱開発により田園・都市双方の空間的質が低下する恐れがある。バスク州は都市と農村のメリハリある風景を維持するために、地域高速鉄道を戦略的に活用しようとしている。高速公共交通手段の登場が、自家用車を主な移動手段としているバスク州内で、コンパクトで個性的な都市と豊かな自然環境を守る一石二鳥の効果を発揮することが期待されている¹³。山がちな地形条件を持つ地域で、交通インフラの高度化によって、集中的分散型の

¹² 市町村レベルでも政治主導で政策が運営されているため、隣接する市町村間で伝統的に政治対立がある場合、市町村合併は不可能に近いという現実的な側面もある。文化の多様性を維持するために、伝統的な市町村の枠組みを優先させる傾向は、バスク州のみならず欧州全般に見られる。

¹³ 例えば、ビルバオに住む知人の建築家は、経済活動の集中しているビルバオに設計事務所を持ち、学問の伝統のあるサンセバスティアンの大学で教えている。80 km近く離れている両都市を、現在は車で日常

地域空間構造をスプロール型都市開発のオールタナティブとして実現できるかが問われている。

III.7-3. 小括

ビルバオは、国民国家スペインの周縁に位置しながらも 1960 年代まで鉄鋼業で経済的に豊かであった。にもかかわらず、中央集権的国民国家の下、地域の自立を求めるナショナリズム運動はおさまらなかった。

1980 年代、基幹産業だった鉄鉱・製鉄を失い、経済発展の方向を完全に見失った。他方、ヨーロッパの他地域に比べて環境対策が遅れ、公害は悪化し、人の住める環境水準を下回る状況にあった。4 人に 1 人が失業している状態で、経済活性化による雇用創出を期待できないなか、社会対策が求められた。ナショナリズムの殊更強い地域であったために、国に救済を求める選択肢もなかった。経済も環境も社会もどん底の状態が、1970 年代から 80 年代にかけて続き、ビルバオは疲弊しきってしまった。

なにがあきらめから再生への転換へ向かわせたのか¹⁴。この追い詰められた状態が持続し、これ以上持ちこたえられなくなったときこそが、サステイナブルシティへの挑戦のチャンスだったのである。本章で見えてきたように、これ以上、状況が悪化したら人間の生活が立ち行かなくなるという危機感の共有が、再生への原動力だったことは明らかである¹⁵。これにきっかけを与えたのが、欧州化による国民国家の相対化であり EU レベル政策の恩恵であった。

窮地のビルバオは、経済・環境・社会を両立させるサステイナブルな都市への再生を「文化」に賭けた¹⁶。そのシンボルが、1997 年秋にオープンしたグッゲンハイム美術館であった。

グッゲンハイム美術館の成功は、絶望の縁に踏みとどまっている衰退工業都市に希望を与えた。ビルバオは、文化によるサステイナブルシティ戦略の手本となった。しかし、グッゲンハイム美術館単体の波及効果で疲弊工業都市から文化都市への再生がなかったわけではない。ビルバオは、グッゲンハイム美術館誘致に至るまでに、長い年月をかけ様々な対立を乗り越えて都市再生戦略を練ってきた。

また、花形事業だけで都市戦略に評価を下すのは即断にすぎる。ヨーロッパでは、「都市戦略の真価は、空洞化した歴史中心地区で試される」とよく言われる。ビルバオで言えば、ラ・ピエハ地区である。

ビルバオ都市再生では、文化という一本の軸が、グッゲンハイム美術館の誘致だけでは

的に移動している。Y の字高速鉄道で結ばれば、当然鉄道を利用すると言う。

¹⁴ 若林は、周辺地域から欧州を分析し、「開発による文化や社会構造の危機に加え、経済状況の悪化にも直面した周辺は、効率、成長等に特徴づけられる『経済空間』に優先して、一体性、必要性を基礎とする『生活空間』の実現を希求するようになる」（若林、1988、236-237）と述べている。

¹⁵ 筆者は、ビルバオと北九州の製鉄所跡地活用に対する考え方を比較し、前者が「人の生活を再生する」発想であるのに対して、後者は「産業を再生する」発想であるという見解を示した（岡部、2003b、35-46）。

¹⁶ 都市再生における文化の役割に注目が集まっている（佐々木、1997 ほか）が、わが国では文化で経済を活性化する発想が目立ち、ここで指摘した欧州周縁小地域の特殊性と文化の関係が軽視されている。

なく、疲弊した歴史中心地区から交通インフラ整備までを貫いていることが、本章の考察より浮彫りになった。競争力の強化を狙った都市再生は、しばしば社会的な二極化を伴う。ビルバオは、競争力向上のための重点整備地区と疲弊地区の双方で文化をキーワードとし、社会的な絆をつなぎとめようとしてきた。ラ・ビエハ地区 UPP は、第2章で取り上げた EU レベルの都市プログラム補助が、競争と社会的結束の双方を強化する都市再生に貢献している事例であるといえる。

グッゲンハイム美術館をはじめ花形文化事業が目白押しのアバンドイバラ地区と社会的に孤立化を深めていたラ・ビエハ地区は、実は目と鼻の先に位置し、ネルビオン入り江沿いに連なっている。ラ・ビエハ地区で次世代のアーティストを育て、アバンドイバラ地区で完成度の高い芸術をグローバルに発信していく、そういう連携の仕組みができれば、ビルバオの文化戦略はただの打上げ花火として文化を消費して終わるのではなく、サステイナブルシティへ向かって駒をひとつ進めることになる。

バスク州では、エレスンド同様、ブルーバナナが多心型シティ・リージョン戦略の導火線となった。ブルーバナナに対する「地の果て＝大西洋軸」は、バスク・ナショナリズムで国民国家から自治権を奪回することにエネルギーを集中してきたバスク地域に、発想の転換をもたらし、建設的な発展にエネルギーを振り向けるようになっていった。

ビルバオ都市再生およびバスク・シティ・リージョン戦略は、「欧州化」に呼応する地域と都市の動きであったことはもちろんのこと、第4～6章で提示した EU レベルのサステイナブルシティおよびサステイナブル・シティ・リージョンへ向けた政策方針の具体化と同時進行で進んでいる。

第8章 バルセロナ

III.8-1. バルセロナモデル、全3期の特徴

人口150万人の地中海都市バルセロナは、スペイン第2の都市でカタルーニャ州の州都である〔図8-1〕。1980年代から今日まで、斬新な都市再生の実験を次々と試みてきた(Busquets, 2004¹)。それらの手法は「バルセロナモデル」として知られ、欧州やラテンアメリカの諸都市からしばしば手本とされている。

本節では、ここ四半世紀のバルセロナ都市再生プロセスを次の3期に整理する(Montaner, 1999)²〔表8-1〕。

第1期 1979-1986年 公共空間 デザインの質

第2期 1986-1992年 オリンピックに向けてインフラ整備

第3期 1992-2004年 オリンピックから2004年文化フォーラムまで

1986年のバルセロナがオリンピック開催都市に決定したときと1992年のバルセロナオリンピックの年が節目となっており、オリンピック開催がバルセロナの都市再生に転機をもたらしている。以下、順を追ってその経緯を整理分析する。

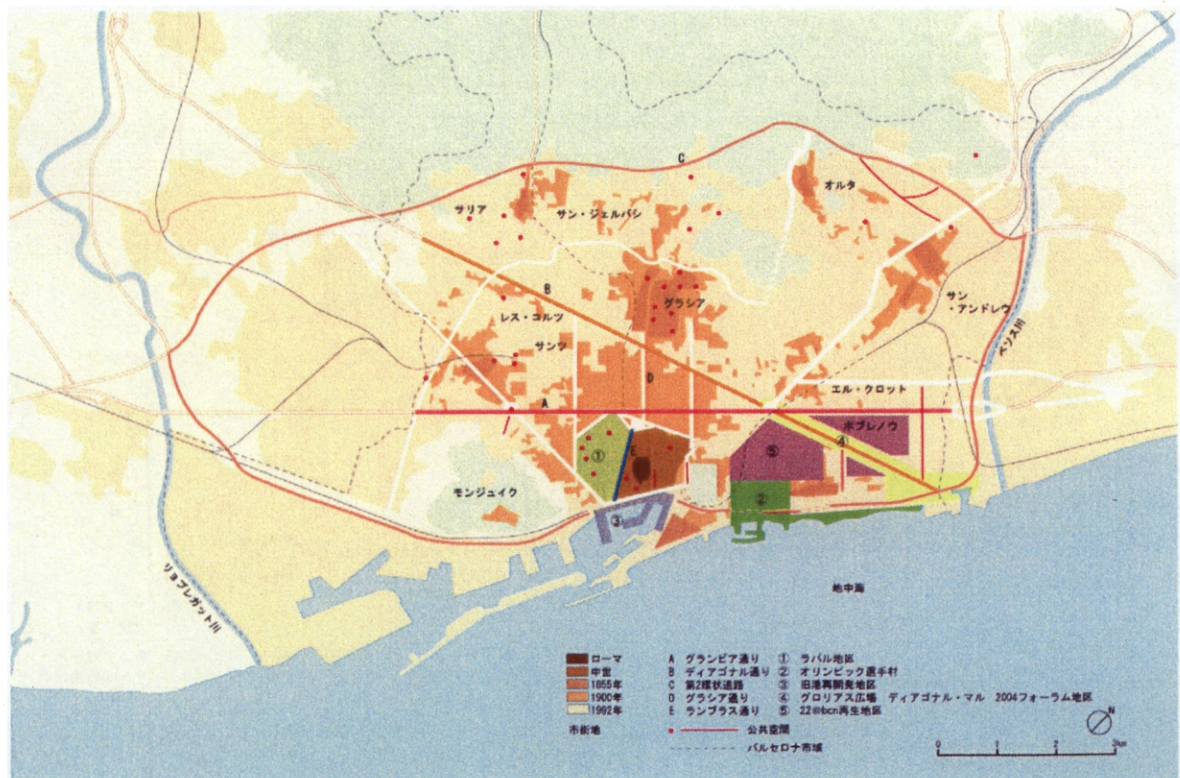


図 8-1 バルセロナの都市発展と1980年代以降の都市再生プロジェクト 筆者作成

¹ J. Busquets 著『バルセロナ：コンパクトシティの都市計画的建設』（Busquets, 2004）第9章に、1980年代以降、今日までのバルセロナ都市再生のプロセスが丹念に記述されている。第1～8章では、バルセロナの都市形成史（ローマ植民市、市壁都市、拡張計画市街地など）が整理されている。

² モンタネールは、これら2つに加えて、市長がマラガルからクロットへ移行した1997年を節目のひとつとし、民主化以降のバルセロナの都市発展を4期に分類している。

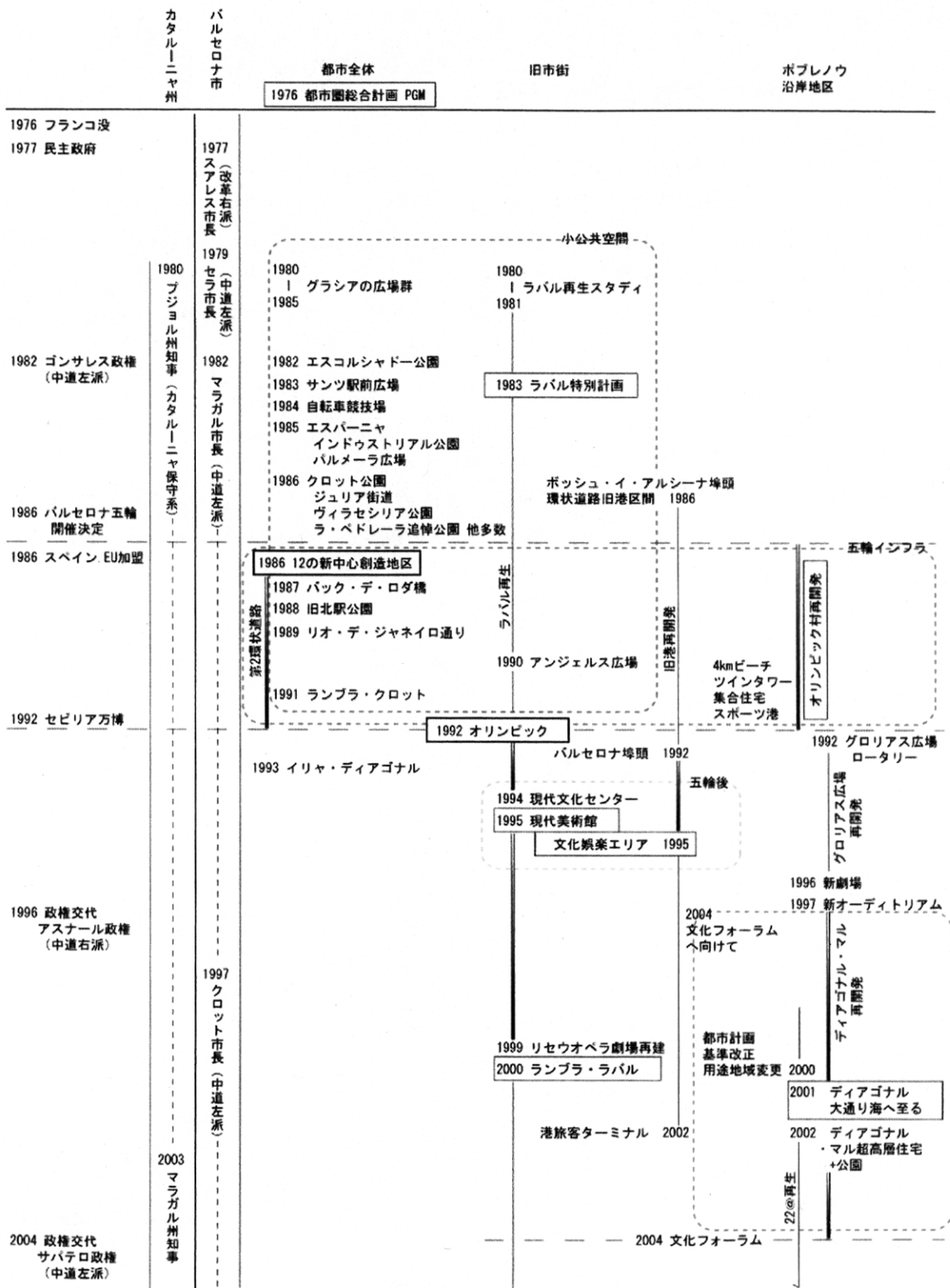


表 8-1 バルセロナ都市再生年表 筆者作成

第1期 1979-1986年 中心と周縁における公共空間政策

i 公共空間とデザインの質

バルセロナ都市再生は、第1期の公共空間政策に始まる。独自の公共空間政策が評価されたのは、小さな公的介入が波及効果を生み市民・民間による疲弊地区再生につながった点である。

バルセロナ市民にとって、最も都市再生の成果が実感できるのは4km²の旧市街である。旧市街とは、市壁にかつて囲まれていた市街地のこと。大小を問わず欧州都市のほとんどが、旧市街の疲弊に頭を抱えてきた。1980年代初めのバルセロナ旧市街は、大聖堂およびピカソ美術館周辺の観光スポットを除いて、劣悪な都市環境にあった。市壁に囲まれていた旧市街のうち、最も遅く市街化したラバル地区は殊にひどかった [図 8-1④]。19世紀に入っても農地や荒地が多く、産業革命を受けて市街化したために低質な建設ストックが大半である。細く暗く入り組んだ通りには悪臭が漂い、高齢者や麻薬に侵された若者が白昼からぼーっと通りのあちこちに佇んでいた。建物所有者は維持管理を放棄して久しく、積年の汚れがファサードを覆い、給排水や電気など基本的な生活インフラをも欠く有様だった。木製の梁が朽ちて床が抜け、ドミノ倒しのように床が落ちて建物が倒壊したとのニュースが時折報じられた。誰もが、死にゆくまちをなす術もなく見守るしかない状態だった。

今日でもこうした陰鬱な旧市街の風景がなくなったわけではない。まちの外見はそう大きく変わっていないにも関わらず、おしゃれなショーウィンドーがポツポツ増えてきた。アバンギャルドなアートギャラリー、アクセサリー工房、デザイン小物を売る店などがまぶしい。歩道に張り出したレストランのテラス席では、若者らがモダン懐石風の地中海料理を楽しみながら深夜まで歓談している。クリエイティブな雰囲気は確実に広がってきている。市当局のテコ入れが触媒となり、市民が知恵を働かせて、自力でささやかなビジネスを起こすようになってきた。

疲弊地区再生は都市政策上最優先の課題だが、複合的な社会問題を抱えているため民間は投資に慎重にならざるをえない。公共投資で誘導しようとしても市民の力による再生は思惑通りに進まない。公共が手を緩めると再生の勢いが失速する場合も少なくない。バルセロナではなぜ、このように公的介入が市民による疲弊地区再生の導火線となりえたのだろうか。公的投資の思想・手法とはどのようなものだったのだろうか。

優れたリーダーシップや時運に恵まれるなど固有の要因も大きいだが、3つの逆転の発想があったからだと言われている。都市再生のスタートラインでバルセロナが大胆に取り入れたのは、①部分から全体へ、②質から量へ³、③難しいところから始める、の逆転の発想であった。

ii 周縁疲弊地区

バルセロナは、ハーバード大学より優れた都市デザインに与えられる賞を1987年に受賞して、都市再生の先進性で世界的に注目されるようになった。洗練されたデザインの広場や公園の散りばめられたまちとして、一躍有名になった [表 8-1: 小公共空間]。なかで

³ 前バルセロナ市長P.マラガルは、ロジャースが中心となって作成した『都市再生へ向けて』(Rogers, Urban Task Force, 1999) への前書きで、"quality first, quantity after"と書いている。

も、地元バルセロナの建築家2人組ピニョン&ピアプラナ設計のサンツ駅前広場は、グレー一色のミニマルな造形で高く評価された [図 8-2]。

バルセロナは、それまで広場や街路にちょこんと鎮座していた屋外彫刻の可能性を広げ、パブリックアートによる空間演出に成功した (Ajuntament de Barcelona, 1987)。アメリカで活躍中のアーティスト、リチャード・セラやベバリー・ペッパーと地元の建築家の協働で、彫刻が空間をはらむ公園が生まれた。デザインの質の高さゆえに、立派なハコモノ公共施設に比べれば微少な投資で、市民生活にハコモノ以上のインパクトを与える屋外空間を創出し、デザインの重要性を印象付けた。「全体より部分」「量より質」が際立つバルセロナモデルの原点である。

しかし、バルセロナが「小さくても質の高いもの」をこつこつとつくればやがて部分の集積で都市全体がよくなるという楽観論に甘んじていたとしたら、都市再生のモデルにまで高められなかったであろう。バルセロナでは、疲弊が深刻で再生の難しいところから真っ先にメスが入った。都市再生の難所は、失業率が高く売春・麻薬・犯罪の温床となっている周縁と中心の疲弊地区である。

この時期に生まれた広場や公園の多くは、戦後乱開発された周縁住宅地にある。工場に近接してできた住宅地で、急激な都市への人口集中に追い立てられるように劣悪な中高層集合住宅が多く建てられた。住宅建設を優先したため、生活インフラ整備が追いつかなかった。やがて、1970年代後半に入ると、工場が老朽化して手狭になり外へと移転するか、競争力を失って閉鎖に追い込まれるかの2つに道が分かれていった。廃工場や工場跡地となるところが増えてきた。これらの跡地を活用して生まれた公共空間も複数ある。北駅公園ではペッパー作のタイル製の天の片鱗が緑の芝生に埋もれている [図 8-3 左]。

旧北駅操車場跡地の活用である。セラの彫刻を主役としたバルメーラ広場には、かつてここが工場だった証にレンガの煙突が脇役として建ち続けている [図 8-3 右]。

2枚の弧を描く彫刻で広場は二分されている。内側にはボール遊びに興じる子らの歓声が響き、外側では緑多い木陰で静かな散策が楽しめる。1戸当たり50m²に満たない中高層集合住宅の1室に1家5、6人で暮らす人たちは老若男女を問わず、公園という公共の居間を得て、戸外生活を楽しむようになった。

山の手の住宅地では緑と子どもの遊び場からなる保守的なデザインの公園が維持されている。他方、高い失業率と建造環境の荒廃と連動してそこに暮らす人々のあきらめが募る限界では、現代アートの未知な力に賭けて普通の公園をつくるだけでは得られない効果を期待した。公共空間の現代アートは、他の地区に移り住むという選択を奪われ、しかたなく惰性で疲弊地区に住み続けている人たちに、地区のアイデンティティとなる新たな価値を与えた。住人は、自分の住む地区に愛着を持つには程遠くとも、こうして生まれたニューデザインの公共空間により地区への帰属意識を自覚するようになった。

1980年代前半のバルセロナモデル評価では、とかく「デザインの力」が強調されがちだが、公共主導による優れたデザインには自発的な民間都市再生を引き出す力があると一般化してはならない。バルセロナの公共空間政策は、デザインの質を高めることによって少ない公的支出で難題に風穴を開ける可能性を実証してみせたところに真価を見出すべきである。

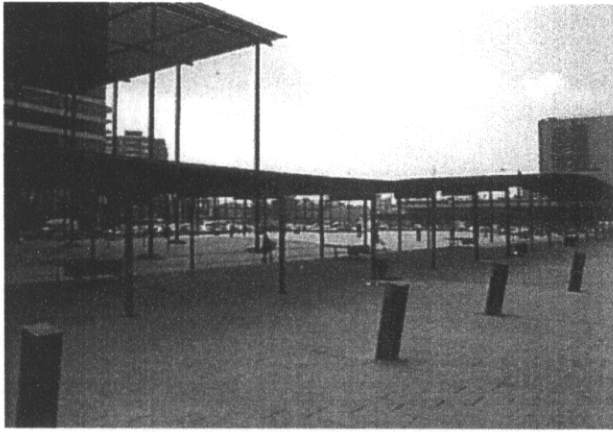


図 8-2 サンツ駅前広場

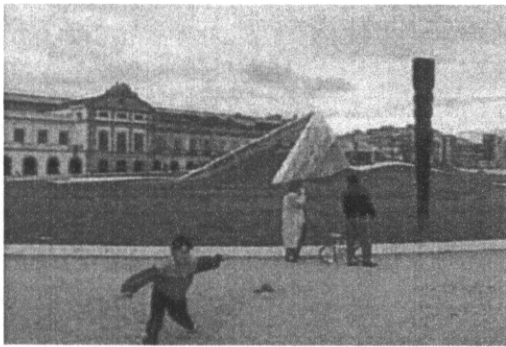


図 8-3 北駅公園（左）とパルメーラ広場（右）

iii 中心疲弊地区

周縁疲弊地区と並ぶ都市再生のもうひとつの難所は、中心に位置する旧市街である。周縁同様の複合的な社会問題に加えて移民比率の高さが問題をさらに難しくしている。「部分から全体へ」「質から量へ」の逆転の発想を取り入れ、中心に対しても周縁とほぼ同時期に都市再生に着手したが、周縁ほどすぐには成果が上がらなかった。高密度で通りが狭く、公共空間そのものが希少価値である旧市街では、デザインの力に頼った計画が仇となった失敗例もあった。カテドラル前広場に続く広場の地下駐車場進入口建物はポストモダン調のデザインを採用したが、多様な時代の建造物が連なる広場の真ん中にさらに新たなデザインを付加することになった選択が市民に嫌われ、竣工して数年で取り壊された。旧市街再生では、建造物をプラスするデザインよりもむしろ建造物をマイナスして空間を生かすデザインが主流になっていった。稠密な市街地に、質を大切に公共空間を穿ち、それらのネットワークを広げて、面的に地区全体へと再生を浸透させていく考え方である。

小さな辻広場ひとつから始める「部分から全体へ」の都市再生は、都市づくりの主導権

をめぐる積年の職能間の対立⁴から生まれた経緯がある。「全体から部分へ」の都市工学的常識へのアンチテーゼである。

古代都市からバロック都市まで、都市のかたちをフィジカルに決めるのは建築家の仕事だった。しかし、産業革命以降の都市への急激な人口集中を受けて、迅速な都市インフラ整備が強く求められ、道路建設を担う土木技師たちが都市設計のリーダーシップを握るようになっていった。19世紀中葉、バルセロナの旧市壁の外に碁盤の目の拡張市街地を計画したセルダは、土木技師だった。セルダ計画は、パリのオスマン計画、ウィーンのリングシュトラッセと並ぶ欧州3大都市計画のひとつとして知られている。建築家たちから主導権を奪った都市工学的アプローチによる都市計画は、「全体から部分へ」を原則としてきた。

20世紀に入り、ル・コルビュジエの提唱するアテネ憲章が国際的に支持され、機能主義的都市計画が席卷する時代を迎える。都市は単機能別に整然とゾーニングされた都市計画が世界中で盲目的に受け入れられた。都市へと流入する人口の受け皿となる住宅機能だけに特化した地区が近代計画思想に則って坦々と整備されていった。モータリゼーションで移動の自由度を増した人々は個々の機能を充足するために車で単機能ゾーンを巡るライフスタイルへと急旋回した。その陰で、伝統的な都市のかたちが忘れられ、新たにできた住宅地のなかには急速にスラム化し住むに耐えない環境へと陥るところが出てきた。アメリカの都市において、1960年代初頭の早い時期に都市の現代病の兆候を指摘したのがJ.ジェイコブズであった (Jacobs, 1961)。欧州においても1960年代から70年代にかけて、抽象化された機能主義的都市計画に対峙して、伝統的都市の成り立ちを再評価する運動が高まっていった。建築的アプローチで、建築単体ではなく複数の建築の複合体として街並みや都市空間を類型化するなどして分析する試みが盛んになった。

北の欧州都市がハイテク建築に明け暮れているころ、南欧のイタリア、スペイン、ポルトガルでは、都市文化的コンテクストを尊重する建築プロジェクトがすでに主流となっていた。南欧の建築家らにとって、カリスマ的存在だったのがイタリア人建築家アルド・ロッシである。彼が30代にして著した「都市の建築」(Rossi, 1966)が南欧建築家たちの思想のよりどころとなった。

バルセロナモデルの特徴として必ず語られる「部分から全体へ」は、南欧で顕著だった都市における建築の復権をめざす運動の流れである⁵。都市における建築の復権は、機能主義的モダニズム都市計画の思想を批判するには有効だったが、新たな都市計画思想には容易に育たなかった。伝統都市の建築的構成要素のタイポロジーは、現代的解釈による伝統都市のレプリカを新たに作るポストモダンの手法へと埋没していった。地中海都市のような都市的伝統の土壌のあるところでは、建築から都市をつくり上げていく思想が定着したが、西洋都市の伝統のない日本やアメリカでは、ポストモダンデザインの建築単体があ

⁴ ボネット・ミランダ・ロレンソは、産業革命によりにわかには幅を広げてきたエンジニアと旧来からのアーキテクトとのスペインにおける対立の歴史について考察している (Bonet et al, 1985)。

⁵ 建築家のO.ボイガスが、1980年代から始まるバルセロナの都市再建運動のリーダーである。彼は、都市が拡大成長期から再建期へと移行したとの認識に立ち、いわゆる都市計画的な全体計画にかかわって個別プロジェクトから始める手法を説いた。建築的アプローチから都市バルセロナを改めて分析し、都市再建への処方箋を提示した (Bohigas, 1985)。

ちこちに出没し、都市的コンテクストの混乱をかえって助長してしまった。ポストモダンデザインのショッピングモールや新興住宅地が新たに開発されるなど、ロッシの思想は正しく理解されることはなかった。

都市再生のバルセロナモデルもまた都市における建築の復権を目指す運動の一環にはちがいない。しかし、伝統都市の構成要素として建物本体ではなく建物の外にできる空間のほうに主眼を置いたところがバルセロナの独自性といえる⁶。つまり、1960年代以降の都市における建築の復権運動が伝統都市の即物的要素（マッス）を主要な関心対象としてきたのに対して、バルセロナの都市再生は広場や通りなど空間（ヴォイド）に焦点を当てた⁷。形態操作をいくら極めても、本物の歴史都市をこえる質の高い都市建設はかなわず、ポストモダンの手法は壁にぶつかった。1980年代に入り、先進国諸都市における都市計画の主な関心事が、周縁のさらなる開発から中心の再生へと移っていた。建物ではなく公共空間の方に主眼を置いた「部分から全体へ」の考え方は、都市再生の分野で、ポストモダンの建築復権とは大きく異なる都市デザインの手法へと展開していった（Monclús, 2003⁸）。

「都市を建設するとは、建物と建物の間に空間をつくることである」とブリンクマンは20世紀初めに言っている。「人はなぜ家をつくるのか：そのなかに住むためである。人はなぜ都市をつくるのか：家から外へでてきた人たちがお互いに会うためである。」とオルテガ・イ・ガセットは言っている（Soria y Puig, 1999）。ノッリは、通り・広場や教会堂内部など公共アクセス可能な空間を白く染め抜いた地図として18世紀のローマを描いている⁹。モダニズム都市計画が一般化する前は、都市は空間の連鎖で認識されるのが当たり前だった。バルセロナは、旧市街再生にあたり空間を主にして都市を再認識することから始めた（岡部、2002a; 2003a）。

旧市街の暗く細い路地はゴミ溜めと化し、小さな広場は屋外小便器となっていた [図 8-3 左]。バルセロナ市当局はまず、ゴミを片付け頻繁に清掃することから着手した。次に暗く長く息の詰まりそうな通りで、老朽化して人の住まなくなった建物を撤去して小広場を穿ち、通風を改善して通りに陽が射しこむようにした。市当局の公共広告は「旧市街にも陽が出ました！」と環境改善に貢献したことをアピールしている。市当局は、隣接するカフェバーに、テラス席を広場に設けるよう勧めた [図 8-4 右]。テラスに集う人たちの明るい会話が重苦しかった通りの空気を変えていった。これがバルセロナモデルとして知られる公共空間政策の最初の一步だった。

⁶ 「公共空間は住宅のネガ空間ではなく、都市のポジ空間である」（Garcia Espuche, 1999）という発想で、ネガポジを反転させて都市をとらえることである。

⁷ バルセロナは、都市計画により公共空間を創出し、文化と都市計画を結び付けた。皆に開かれた空間である公共空間は、「集団的に文化が出合い創造される場」である。（Balibrea, 2004, 211）

⁸ モンクルスは、1992年オリンピックをバルセロナ都市再生の転換点ととらえ、それ以前を「公共空間」と「デザインの質」で特徴づけ、それ以後の独自性を「戦略性」に見出している（Monclús, 2003）。ボーガスやブスケツら都市再建運動のリーダーたちが、民主化運動の文脈でバルセロナの都市再生を位置づけてきたのに対して、モンクルスは、世界的な都市再生の流れの中で「バルセロナモデル」を客観的に考察する視点を持っている。

⁹ E.ラスムッセンは、ノッリの地図について「街路はいわばローマという大建築の間を縫う廊下であり、広場はさまざまな形をした応接間だった」と描写している（ラスムッセン、1993）。

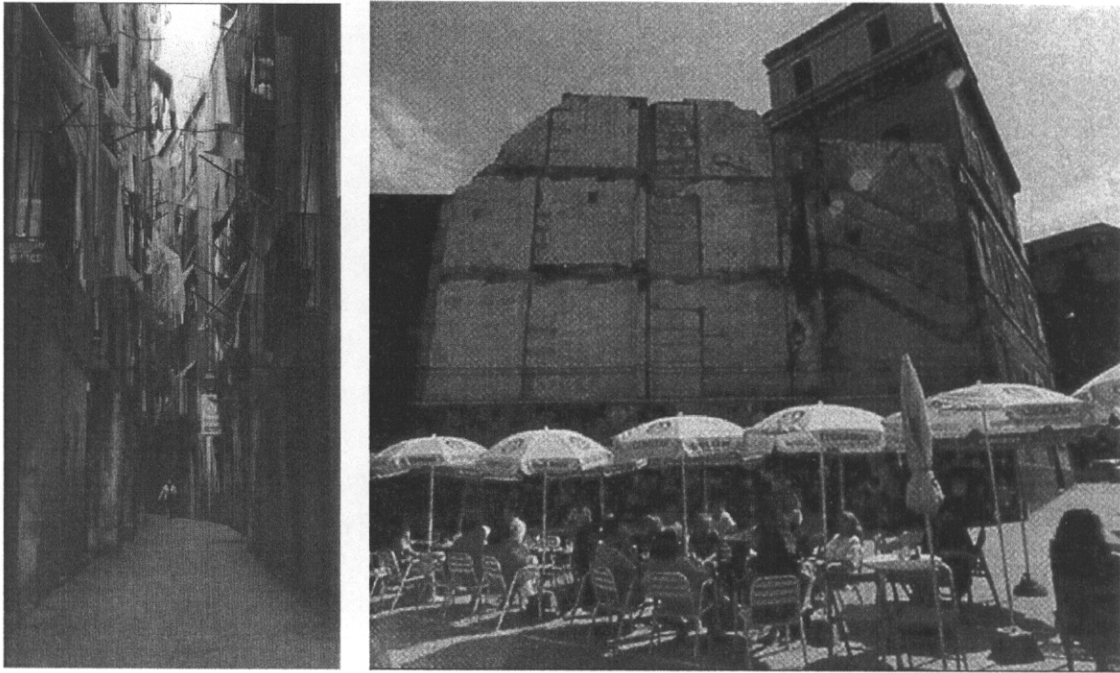


図 8-4 ラバル地区の細く暗い路地（左）と建物を壊して生まれた小広場（右）

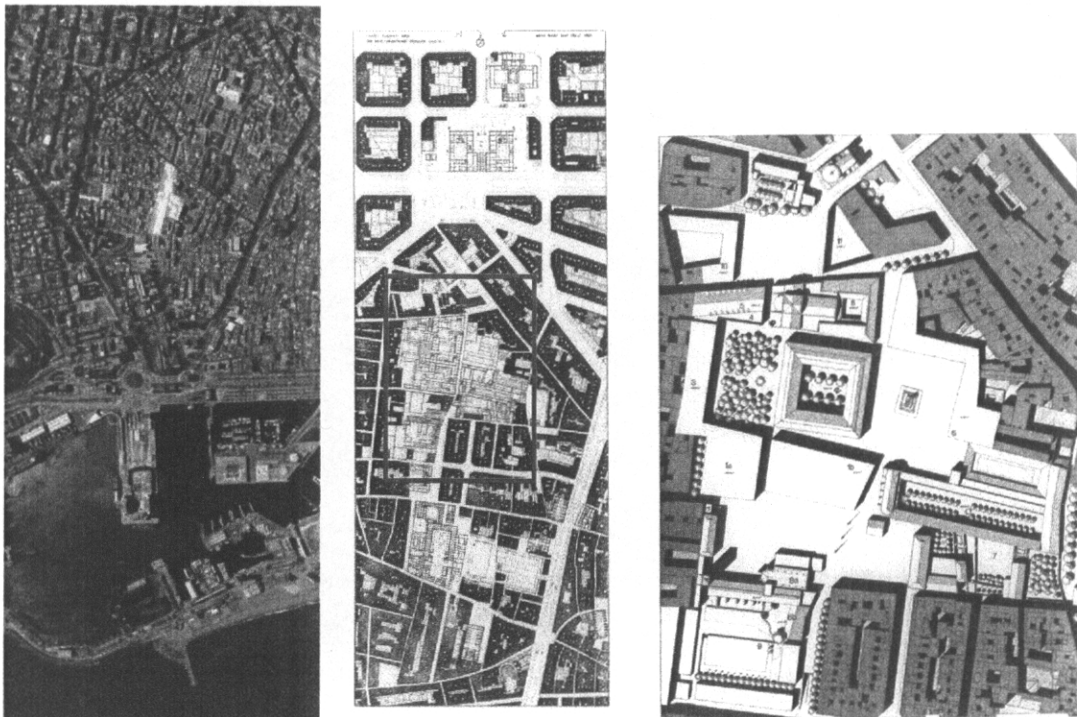


図 8-5 ラバル地区に挿入された南北2つの大広場（左）、現代美術館と広場が整備される前（中）と整備計画案（右） 出典：（中・右）IMPU ed, 1990, 107

バルセロナの旧市街で最も問題が深刻な疲弊地区政策効果に気をよくしたバルセロナは、より野心的で大掛かりな公共空間を旧市街に挿入していった。疲弊の最も深刻だったラバル地区¹⁰には南北2箇所¹⁰に地下駐車場を備えた大きな広場ができた [図 8-5 左]。現代美術館 (MACBA) 前広場 [図 8-5 中・右] [図 8-6 左] とランブラ・ラバル [図 8-6 右] である。こうして息を吹き返した公共空間のネットワークに美術館、文化センター、劇場、学校などの文教施設が加わり、地区の外からも人が多く訪れるようになった。地区以外の住人が敬遠するほどに環境が悪化していた旧市街に、人的な風通しが蘇り、治安の悪いイメージが大幅に改善した。

バルセロナが 80 年代に入り都市再生に本腰を入れたとき、「全体」より「部分」を、そして「量」より「質」を敢えて選んだわけではなかった。独自の道へとバルセロナを後押ししたのは、スペインの政治的な特殊事情だった。フランコの死とともに独裁体制が崩壊して、スペインは急速に民主化していく時期だった。バルセロナを首都とするカタルーニャ州は、フランコ時代、中央政府と対峙するナショナリズムの強い地域であったため、都市インフラ整備がほとんど行われなかった。民主化後の市当局は、なすべき緊急課題を山のように抱えていた¹¹。分権化で都市政策権限を手に入れたものの、財政的な裏づけはなかった。独裁体制の消失で治安統制が緩められたため、貧困層の多く住む旧市街では犯罪が多発した。都市事業をサポートする専門家も組織されておらず、予算もないなかで、すぐ実行できるものは何かと知恵を絞った結果生まれたのが、独自の公共空間政策の路線だった。[部分]と「質」をあえて選んだというよりは、崖っぷちで生まれた苦肉の策だった。広場の掃除から始めて公共空間を再発見していくやりかたは、現実的で、その成果を市民はすぐに実感できた。政策を実行していくプロセスも単純明快だった。

公的支出で通りや広場などの質を向上させることで、ゴミや雑物が堆積し半私物化していた通りや広場の空間が公共性を取り戻していった。公共空間の質の向上が、地区のネガティブなイメージを低減した。地区の住民が公共空間で集うようになり、他地区からも人が訪れるようになって、治安が改善した。地区のイメージが好転する兆しを感じて、建物の所有者は、資産価値の上昇を見込んで手入れするようになった。新たに店を始める者や既存店舗を改装する動きが高まってきた。市当局が公共空間政策で疲弊地区にテコ入れしたことで、新規に生まれたりグレードアップした公共空間の周りから波及効果が民間の建物改修に浸透していった。公共空間政策のバルセロナモデルは、官が空間を民が建物を受け持つという官民協働の枠組みへと発展していった。公共主導の公共空間による都市再生は、民との協働が難しいとされる疲弊地区において、市民と民間投資の自発的な動きを引き出し、主役を公共から市民・民間へ譲りながら「部分から全体へ」「質から量へ」と自立的な再生軌道へと乗せることに成功した。

¹⁰ ラバル地区再生についてのヒアリング；Abella, M. アベリャ, M. (09/2003) director promoció i comunicació, Foment Ciutat Vella, FOCIVESA 事務所にて:Barcelona. また、都市社会運動の観点から、ラバル地区再生について、Ⅲ.8-3.で詳細に検討を加えている。

¹¹ バルセロナ市当局は、民主化以降、都市再建を市民との共同事業として推進しようとした。そのためには、都市のビジョンを市民と共有することの重要性を認識し、広報活動に力を入れている。全体のビジョンと現在進行中や計画中のプロジェクトの関係がわかるような刊行物を継続的に出版している。今ではビジュアルを重視した正方形の独自のフォーマットがすっかり定着したが、その第1号は1980年代早々に出版された (Ajuntament de Barcelona, 1983)。