

東京大学大学院新領域創成科学研究科
社会文化環境学専攻

2017 年度
修 士 論 文

ウィーンの市街地変容におけるリーニエ市壁跡地周辺の空間利用

Spatial Utilization along the Former Linienwall Area
in Urban transformation of Vienna

2018 年 1 月 22 日提出
指導教員 出口 敦 教授

蒋 夢予
Jiang, Mengyu

目次

第1章 序論	3
1.1 研究の背景	5
1.2 研究に関わる各種定義	7
1.3 研究の目的・方法	8
1.4 本論の構成	9
1.5 既往研究	10
第2章 欧州における城郭環状構造都市の分析	15
2.1 城郭環状構造都市形成史の概況	17
2.2 事例都市の研究	18
2.2.1 パリ	20
2.2.2 ミラノ	21
2.2.3 ブリュッセル	22
2.2.4 アムステルダム	23
2.2.5 クラクフ	24
2.2.6 モスクワ	25
2.2.7 ウィーン	26
2.3 考察とまとめ	27
2.3.1 城郭都市における市壁・市壁跡地の変遷類型	27
2.3.2 市壁跡地の利用類型	29
2.3.3 市壁・市壁跡地の都市構造上の位置付け	31
第3章 ウィーンの都市形成史から見たリーニエ市壁・市壁跡地の変遷	33
3.1 ウィーン都市発展の概況	35
3.2 リーニエ市壁・市壁跡地周辺の変遷	38
3.3 税関境界としてのリーニエ市壁から跡地周辺のギュルテル環状線へ	42
3.4 小結	50
第4章 リーニエ市壁跡地周辺の空間構成	54
4.1 典型的な空間構成の選定と断面の抽出	56
4.2 抽出した各断面空間の調査	57
4.3 リーニエ市壁跡地周辺典型的な空間構成の類型	80
4.4 小結	83
第5章 リーニエ市壁跡地空間の統計分類	86
5.1 リーニエ市壁跡地ベルト・隣接街区の用途・機能分布地図の抽出	88
5.2 リーニエ市壁跡地空間に関する統計	89
5.2.1 ベルト両側隣接空間の用途統計	89
5.2.2 ベルト上の機能と空間形態の統計	90
5.2.3 ベルト内外のアクセス性の統計	91
5.3 統計結果に基づくリーニエ市壁跡地空間の分類	92
5.4 小結	101
第6章 終章	104
6.1 各章の成果と総括	106
6.2 今後の研究課題	108
参考文献	111

第1章 序論

- 1.1 研究の背景
- 1.2 研究に関わる各種定義
- 1.3 研究の目的・方法
- 1.4 本論の構成
- 1.5 既往研究

1.1 研究の背景

・欧州における城郭環状構造都市

多くの**欧州城郭都市**は中世から近代にかけて、都市の段階的発展に伴う市域拡張の都度、更なる外側へと市街地を囲む新たな囲壁を築いてきた。これ等の囲壁は**市壁**と称され、そのほとんどは近代化の過程で、軍事防御や税関等の機能が必要とされなくなり、都市に対しての実用的意義を次第に失った為、解体された。市壁を撤去した跡地の多くは道路、鉄道、公園等へと改造され、今尚**環状の都市骨格**として都市を形づけている。近代の都市発展において、各都市の市壁の変遷も其々都市の時代情勢によって異なり、戦争、革命、都市人口の拡大及び統治者による都市改造等の政治・社会要素が要因として挙げられる。



図 1-1¹ 17 世紀の城郭都市ウィーンを描いた絵画

欧州城郭都市の歩みを見てみると、其々時代の社会動態は折々元城郭内の旧市街と街への新参加者が集まる城郭外の新興市街地の間にある**境界空間**に表れている。これ等多重なる城郭都市の中心部に存在する**内側市壁**のほとんどは撤去され、その跡地に近世から近代にかけて造られたバロックや新古典主義様式の建築や都市景観はそれに囲まれた中世からの旧市街と共に、**核心的な文化遺産**として、都市の文化価値を彰顯し、観光客を引き寄せ、都市の経済に大きな貢献をしている。**市街地外周の市壁跡地**からなるベルト状の空間は、衰退旧市街地やインフラ用地の**再開発**、社会階層の**地域分化**、そして近年注目を浴びる移民・難民流入地域での**セグリゲーション**等現実な社会と都市の問題と深く関わっている。

これら市壁跡地の内外では、一般的に異なる時代に開発された市街地が存在し、社会や歴史等の原因で違うコミュニティが分布している状況が多い。市壁跡地が成すこの境界空間は両側違う性格の都市空間及び其々での日常生活が**触れ合う場所**とも言える。市街地外周の市壁跡地両側に分布するコミュニティの差異は、移民の宗教や慣習の複雑性による治安や排除の問題等のマイナス面や文化多元性等のポジティブ面から、その二面的な影響が伺える。その為、市壁跡地の周辺及び両側の都市空間に関する議論は、「包摂と排除」の話題に触れることが多く、その領域内の空間計画、街路利用、土地利用等は、この境界内外の**交流・分隔**と大きく関わり、都市の連続性及び領域性まで影響を及ぼしている。

¹ Brunner, Karl and Petra Schneider (HR.) Umwelt stadt Geschichte des natur und lebensraumes Wien, BoehlauP32 より引用

・ウィーンの市壁と二重環状構造

神聖ローマ帝国からオーストリア・ハンガリー二重帝国の帝都として、ウィーンは 18 世紀後半から 20 世紀初頭にわたり、産業革命や 1848 年革命等の時代背景の下で市街地拡張に伴う都市大改造が行われた。その中で、1857 年に始まった中心旧市街を囲む内側市壁を撤去し、その跡地に環状通りリンクシュトラッセ(Ringstraße)、市壁外側のグラークス(Glacijs)元軍用建設禁止地帯に宮殿、教会堂、大学、オペラ座等の大型公共建築を建設した都市大改造プロジェクトは、欧州の近代都市発展史上最も重要な案件の一つである。

ウィーンの近代化都市改造は帝都の象徴軸として広く知られているリンクシュトラッセの他に、旧市街外周のリーニエ市壁(Linienwall)を撤去した跡地周辺の地帯上に建設したギュルテル(Gürtel)と名の環状線も機能軸²として、重要な存在である。かつて存在したリーニエ市壁及びその跡地周辺で形成した環状都市骨格はウィーンの二重環状都市構造の一環として、市街地の変容に伴いその役割を更新し、今時の都市に対応し続けている。



図 1-2³ 1830 年頃のウィーン都市地図

² 吉崎真人 木多道宏 吉岡聡司 張海燕, 中東欧の近代都市建設と都市計画に関する研究その 1ーブダペスト、プラハ、ウィーンの都市拡張と都市改造一, 平成 23 年度日本建築学会 近畿支部研究発表会 より引用

³ <http://www.davidrumsey.com/rumsey/Size4/D0054/00544018.jpg> より引用

1.2 研究に関わる各種定義

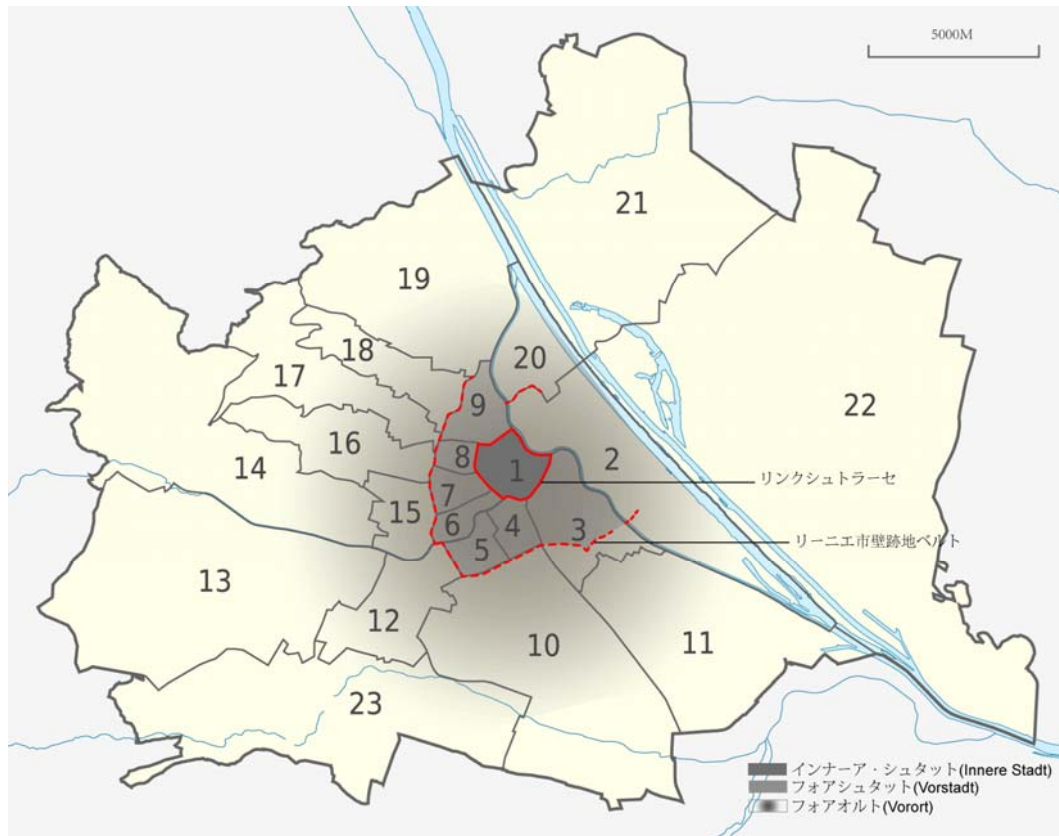


図 1-3⁴ ウィーン市の都市構造図

- ・**市壁**: 英文の「city wall」から由来し、都市の市街地を囲んで建設された防御壁のことである。近代迄に欧州都市の市壁は都市行政区域の境界線としての役割も持っていた。
- ・**多重構造城郭都市**: 市壁で堅固に防御した都市を城郭都市とし、市街地の拡大に併せて外側へ市壁を拡張・新築し、多重の同心円状の市壁を同時又前後に有した城郭都市のこと。
- ・**城郭環状構造都市**: 市街地を囲む市壁や堀、緩衝空地帯等が都市の発展に伴い必要とされなくなり、撤去後その跡地に環状の都市骨格となる幹線道路等を整備した城郭都市。
- ・**インナー・シュタット**: ウィーンの中世からの旧市街で、主な歴史保存地区である。それを囲む内側の市壁は近代に撤去され、跡地にリンクシュトラッセと公共建築等を建設。
- ・**フォアシュタット**: 近世以降、内側の市壁に囲まれたウィーン旧市街と外側に後造られた第二周のリーニエ市壁の間に形成したに貴族の館、手工業者の住宅を主とした市街地。
- ・**フォアオルト**: 近代以降、「Gründerzeit」と名のバブル期、産業化によるウィーンの人口拡張の為、リーニエ市壁の外側に形成した労働者用の低廉な住宅建築を主とした市街地。
- ・**リーニエ市壁**: 17世紀以降発展してきたフォアシュタット市街地の外側にトルコ人とクルックの攻撃から守る為、1704年市民を動員して建設したウィーンの第二周の市壁。
- ・**リーニエ市壁跡地ベルト**: リーニエ市壁を撤去した跡地及両側空地等の上で整備した環状道路や都市鉄道；市壁の元関所跡地上の広場等を含む帯状地帯。(ベルトと略する場合有)
- ・**リーニエ市壁跡地空間**: リーニエ市壁跡地ベルト上の道路面や中央帯上の鉄道高架等の構築物がベルト両側に隣接する建築等の構築物や公園等の緑地に囲まれて形成した空間。
- ・**ギルテル環状線**: 19世紀末から20世紀初頭にかけて整備したリーニエ市壁跡地ベルトの環状道路と重なる区間。Nußdorfer Straßeより北部分の環状道路は該当しない。

⁴ https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Austria_Vienna_location_map.svg の図版に著者加筆

1.3 研究の目的・方法

今日の欧州で、長い歴史を持つ大都市は**多重な環状構造**になっているのがよく見られる。これは過去に市街地を囲む多重な市壁を築いてきた城郭都市としての歴史から由来する。

これ等都市の中で見られる中世から近世迄に形成した中心部の伝統的歴史市街地を囲む市壁・市壁跡地での都市改造はほぼ19世紀に完成され、その特質は定型した。しかし、近世から近代にかけて拡張した市街地を囲む外周の市壁跡地からなる環状都市骨格は今尚時代に応じて変化し、今日的意義が豊富である。かつて都市の範囲を**顕在的に画定**していた市壁は撤去されたが、その跡地は都市骨格として都市の拡張を**潜在的に影響**している。

ウィーンの第二周の市壁であるリーニエ市壁は**防御境界**としての役割から都市の商業をコントロールする**経済的境界**としての税関へと変わり、市壁の撤去後は近代の**交通インフラライン**へと転身した。近年では移民流入や都市再生等によって空間や用途が更に**多様化**している。ウィーンやパリの様な移民人口が増加し、社会構成が益々複雑化する欧州の大都市で、市街地外周の市壁跡地が成した都市骨格は又と新たな需要と変革に直面している。今日欧州での環状構造都市の現在と未来の課題を見るにあたって、この様な外周市壁跡地からなる都市骨格の空間利用に対する理解は不可欠である。

本研究は欧州における元城郭都市の多重な市壁の跡地周辺からなる環状都市骨格とかつて二重の市壁が存在した都市ウィーンの市壁跡地に当たるリーニエ市壁の跡地周辺に着目し、それらの成立と現況に対し、以下の目的と方法に沿って調査と分析を行った。

1. 欧州における元城郭都市が発展の各段階においてその多重なる市壁を順次撤去し、市壁の跡地周辺に環状の都市骨格を形成した経緯、そして今日の多様な役割を整理する。

・文献整理・地図調査・現地調査

第2章

2. 都市計画的な線引きとして当初造られたウィーンのリーニエ市壁及びその跡地周辺がウィーンの市街地変容に応じて都市骨格としての役割を調整、変化し続けてきた経緯とその両側にもたらした生活環境、人口分布、社会階層の差異等の影響を整理する。

・文献整理・ウィーン市政府の統計データ解説・ヒアリング調査

第3章

3. 今日のウィーンはリーニエ市壁跡地ベルト沿線（以下「ベルト」と略する）両側市街地の多種なる現況に対し、ベルト及びその隣接地上に都市の日常生活と密接に関連する様々な公共機能の受け皿となる多数の空間を設けることで介入し、以前交通インフラとしての役割がほとんどであったこの環状都市骨格を多様な都市公共空間が連なる帯に再生しようとしている。これらはベルト両側の市街地の間に共有の場所を造りだし、単にベルトを境に内外分画する他に市街地の境界地帯としての環状都市骨格の新たな可能性を提供した。上記の内容を以下の二点に落とし込み、検証する。

1) 多様なリーニエ市壁跡地ベルトと沿線周辺区域の典型的な空間構成及び両側都市空間との関連性を整理する。

・地図調査・図面作成・現地調査

第4章

2) リーニエ市壁跡地ベルト上の空間形態や機能、両側隣接街区の用途分布、内外のアクセシビリティ等の要素をまとめて、この環状都市骨格沿線の特徴と分布を明らかにする。

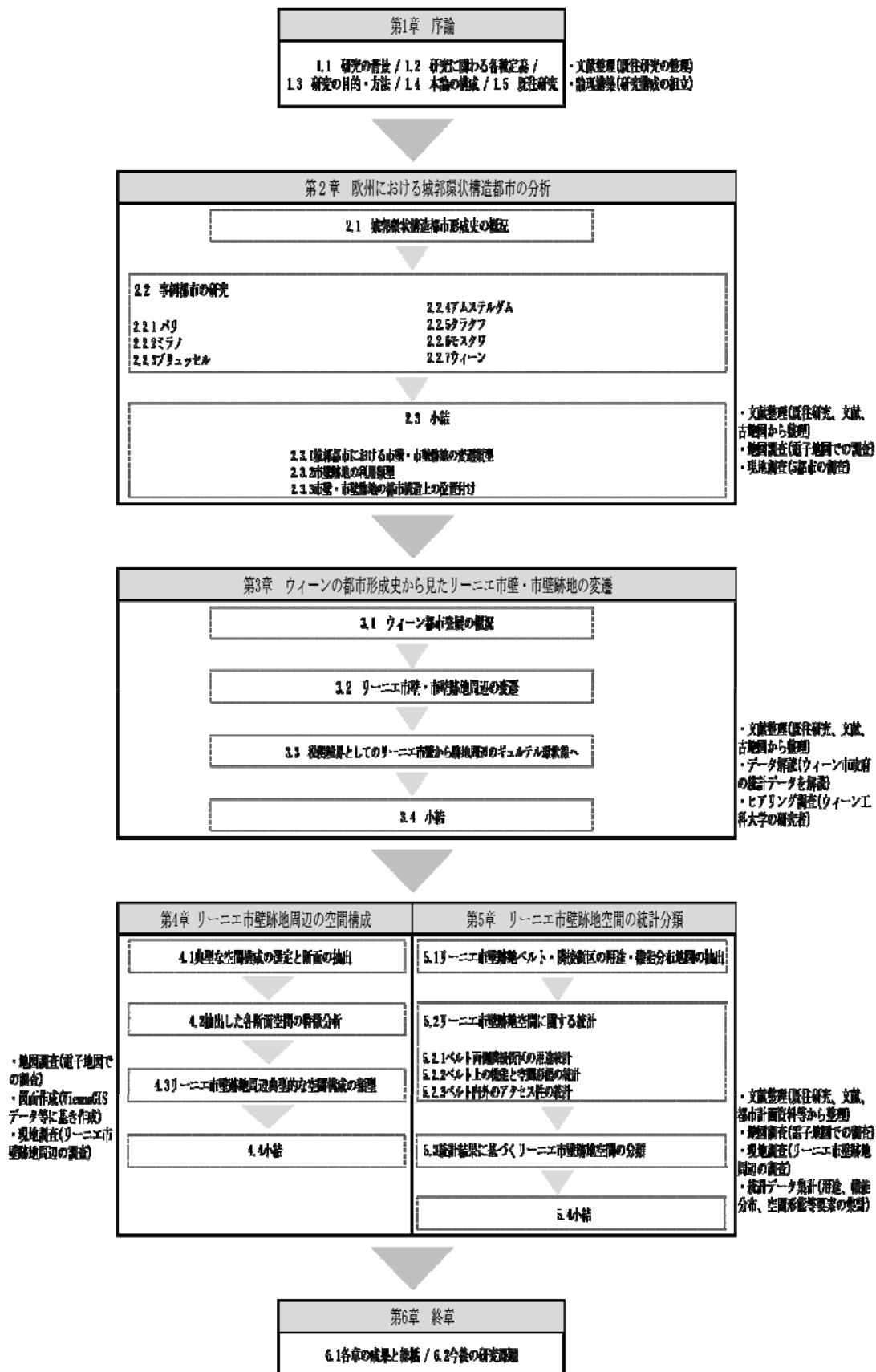
・文献整理・地図調査・現地調査・統計データの集計と分析

第5章

以下の文章の中で■は研究の方法や調査の項目に関する内容を意味する。

●は考察や段階的なまとめに関する内容を意味する。

1. 4 本論の構成



1.5 既往研究

1. 欧州城郭都市における市壁の意義に関する研究

- ・クラインシュミットは、中世後期に多くの市壁が建設されたことに對し、最も高い意義を持つ根拠を追究することを目的として史料調査を行った。市壁は、都市の自由の象徴であるか、或いは非市民身分の都市領主の支配の指標であったと述べている。⁵
- ・鳥海は、一つの図像を例に取り上げ、中世からルネサンスへの移行過程に於ける都市設計の概念的萌芽とそのための技術転換を明らかにすることを目的としている。都市を絶対的に「美しき都市」へと美化することは不可能だったが、それを表像する必要性に迫られた時、「都市景観」という成句が形成されたと述べている。⁶
- ・フーケは、15、16 世紀に作成された都市景観図等を史料に、そこに現れる都市像や建造物に明示された「美しき」都市というイメージ、「良き共同体」の特徴を論じた。⁷
- ・中島は、南ドイツのシュヴァーベンとフランケン地方の帝国都市を中心に、中世から現代の時代変化から市壁の役割と意義を歴史的に概観し、市民との関わりを述べている。⁸

2. 欧州城郭都市の市壁周辺区域に関わる都市計画や空間構造の研究

- ・佐倉らは、地方中都市バレンシアを研究対象とし、スペインにおける近代的な都市計画への移行期を明らかにすることを目的とし、地方中都市バレンシアが既存の囲壁都市を尊重しながら、時間をかけて近代的な都市計画を導入した過程を明らかにしている。⁹
- ・松本は、パリの都市境界としてストラスブール・サン・ドニ地区に於いて地理と意義の両面で重要な位置を占めたシャルル五世の城壁を研究対象として考察し、城壁周辺の空間構造は継続的な都市計画に依拠していると述べている。¹⁰
- ・會田は、19 世紀のフィレンツェにおける都市改造による変容に着目し、建築家ジュゼッペ・ポッジの「プロジェクト・ディ・マッシマ」に限定して、その各計画の内容や形態決定の根拠、ポッジの言動に影響された政府や市の決定事項、また政治と経済的背景による決定事項を抽出し、計画範囲の明確化を試みた。¹¹
- ・金井は、ヨーロッパ中世都市は「計画性」という点からはマイナスイメージで捉えられてきたのを根本的に見直すことを目的とし、フライブルクとザルツブルクを事例として、「建設都市」が中世都市を理解する上での有効な概念であることを強調している。¹²
- ・成清らは、アムステルダムの都市空間の形状を復元することを通して都市デザイン手法を解明しようとした。明らかな幾何学的な傾向を示し始めた都市デザイン手法は、中世型から近世型へと移行する過渡的段階を示すものであり、一貫した幾何学手法を用いる近世型の都市デザイン手法の萌芽が見出されたと結論付けている。¹³

⁵ ハラルト・クラインシュミット(Harald Meinschmidt)(出口裕子訳)、中世後期の市壁防衛施設、支配の指標、法の象徴

⁶ 鳥海基樹、「良き都市」から「都市の美化」へー ルネサンスのパリに於ける都市設計の概念的萌芽とそのための技術的転換に関する研究 その1ー、日本建築学会計画系論文集 第562号、209-216、2002年12月

⁷ ケルハルト・フーケ、中世後期、近世における都市建築と都市像

⁸ 中島大輔、市壁の文化史、経済学論集 第57号

⁹ 佐倉弘佑 岡部明子、19世紀後半の地方中都市拡張計画における都市デザインに関する研究、日本建築学会計画系論文集 第78巻第691号、1973-1979、2013年9月

¹⁰ 松本裕、パリにおける都市境界域の空間構造、日本建築学会大会学術講演梗概集(東海) 1994年9月

¹¹ 會田涼子、建築家ジュゼッペ・ポッジのフィレンツェ拡大事業における計画範囲、日本建築学会計画系論文集 第76号、第667号、2011年9月

¹² 金井年、中世都市の計画性 一都市工学の視点から一、第337回 例会報告、2004年4月24日

¹³ 田村望、アムステルダム、ミュージアム・フレインに見るオランダ19世紀後期ヨーロッパ近代首都としてのラントスケ

・田村は、19 世紀後半から 20 世紀にかけて、ミュージアム・プレインの意義と場所性がどのように変化、成長してきたかに焦点を当てて研究し、それがどのように 20 世紀末のミュージアム・プレイン全体の再開発計画へと繋がったかを考察している。19 世紀後半のアムステルダムでの近代首都としての都市意匠の獲得の動きは、国家主導ではなく、エリート・ブルジョア市民層の民間組織によって先導されたと述べている。¹⁴

・田村は、20 世紀後半のアムステルダム、ムゼウムプレイン（AMP）空間に関する議論の動向に注目し、この場所の意義や文化を司る都市空間に求められるものが、どの様に社会状況や芸術の背景によって変化し、AMP の設計に反映されたかについて論じている。¹⁵

・天野は、日本での総合的な環境設計の参考にするため、パリ環状道路の環境対策について考察を行った。ヴァンセンヌの森の通過部分における騒音対策は、構造上の対応をはじめ、遮音壁の設置や植栽による修景などが行われており、多様で総合的な環境設計がなされていたと述べている。¹⁶

3. ウィーンの都市計画に関する研究

・吉崎らは、ブダペスト、プラハ、ウィーンの三都市を調査対象とし、それぞれの近代都市史を整理し、比較研究を試みることで、中東欧地域の近代都市建設と都市計画に関する基本的な知見を得て、その全容を明らかにすることを目的としている。また、社会主義国における都市建設・計画の研究にも踏み込んでいる。¹⁷

・河田は、「1859 年の状態に基づくウィーン中心街区拡張・整備計画」を紹介し、この計画の構成原理及び計画の有する全体性と断片性の両義相克を解明した。さらにこの計画の有する批判的内容・構造を解明することを目的とし、考察を通してアドルフ・ロース研究におけるこの計画の重要性を描き出している。¹⁸

・海老澤は、19 世紀末にウィーンを中心に活動した建築家・都市計画家カミロ・ジッテの晩年の論考「土地収用法と配置計画」を翻訳し、解題をまとめている。ジッテの生涯と活動、「土地収用法と配置計画」の位置づけ、さらに同論考の内容や構成に見られる特徴などについて論じている。¹⁹

・和田らは、ウィーンの事例から、環状路線の移動し易さ及び環内部の歩行経路の特徴を分析し、それに基づき環状路線を軸とした中心市街地形成の可能性を考察している。²⁰

ープ形成に関する考察，日本建築学会計画系論文集 第 607 号，215-223，2006 年 9 月

¹⁴田村望，アムステルダム，ミュージアム・プレインに見るオランダ 19 世紀後期ヨーロッパ近代首都としてのランドスケープ形成に関する考察，日本建築学会計画系論文集 第 607 号，215-223，2006 年 9 月

¹⁵田村望，アムステルダム，ムゼウムプレインに見る首都における文化センターとしての都市空間に関する 20 世紀後半の議論，日本建築学会計画系論文集 第 617 号，223-232，2007 年 7 月

¹⁶天野光一，パリ環状道路の環境設計に関する一考察，第 6 回日本土木史研究発表会論文集，1986 年 6 月

¹⁷吉崎真人 木多道宏 吉岡聡司 張海燕，中東欧の近代都市建設と都市計画に関する研究その 1—ブダペスト、プラハ、ウィーンの都市拡張と都市改造—，平成 23 年度日本建築学会 近畿支部研究発表会

¹⁸河田智成，アドルフ・ロースのウィーン中心街区計画について，日本建築学会計画系論文集 第 500 号，251-258，1997 年 10 月

¹⁹海老澤模奈人，カミロ・ジッテの「土地収用法と配置計画」：翻訳と解題 東京工芸大学工学部紀要 Vol. 33 No. 1 2000 年

²⁰和田雅人 長聡子 出口敦，移動経路に着目したウィーンにおける環状都市構造の研究（都市圏と都市構造，都市計画），学術講演梗概集 F-1 都市計画，建築経済・住宅問題，2011 年 7 月

●欧州城郭都市に関する既往研究は市壁の文化や社会的意義、歴史的変遷、保護と利用、市壁周辺の公共空間の開発手法や景観評価に関しては言及しているが、市壁の都市構造形成上の意義、その跡地空間が現在の都市建設に対する影響に関する研究は少ない。特に各都市の市壁跡地の変遷状況や現在の空間利用状況の比較に着目した研究が見られない。

●ウィーンの市壁・市壁跡地に関する研究は都市計画の面でのプラハやブダペストとの比較や、リンクシュトラセ等の都市改造に着目したのが多く、19 世紀市壁解体当時の開発計画等に関する研究がある。今のウィーンに関する研究は、中心市街地を囲む環状線としてのリンクシュトラセの特性に関する研究等がある。リーニエ市壁の空間利用と変遷に関する研究は主に独語の文献で、19 世紀末迄に税関として機能した時に形成した経済的境界に関する研究や近年西ギュルテル沿線における都市再生プロジェクトでの空間利用を紹介するものがあつた。

●リーニエ市壁跡地周辺空間の関係を一体的に扱う研究やリーニエ市壁跡地ベルト沿線の土地利用や機能の変化に着目した研究は少なく、ウィーンの市街地変容におけるリーニエ市壁跡地周辺の空間利用と都市に対する役割について、さらに研究をする必要がある。

・参考文献

- (1) ハラルト・クラインシュミット(Harald Meinschmidt)(出口裕子訳), 中世後期の市壁防衛施設、支配の指標、法の象徴
- (2) 鳥海基樹, 「良き都市」から「都市の美化」へー ルネサンスのパリに於ける都市設計の概念的萌芽とそのための技術的転換に関する研究 その1ー, 日本建築学会計画系論文集 第562号, 209-216, 2002年12月
- (3) ケルハルト・フーケ, 中世後期、近世における都市建築と都市像
- (4) 中島大輔, 市壁の文化史, 経済学論集 第57号
- (5) 佐倉弘佑 岡部明子, 19世紀後半の地方中都市拡張計画における都市デザインに関する研究, 日本建築学会計画系論文集 第78巻第691号, 1973-1979, 2013年9月
- (6) 松本裕, パリにおける都市境界域の空間構造, 日本建築学会大会学術講演梗概集(東海) 1994年9月
- (7) 會田涼子, 建築家ジュゼッペ・ポッジのフィレンツェ拡大事業における計画範囲, 日本建築学会計画系論文集 第76号, 第667号, 2011年9月
- (8) 金井年, 中世都市の計画性ー都市工学の視点からー, 第337回例会報告, 2004年4月24日
- (9) 田村望, アムステルダム, ミュージアム・フレインに見るオランダ19世紀後期ヨーロッパ近代首都としてのランドスケープ形成に関する考察, 日本建築学会計画系論文集 第607号, 215-223, 2006年9月
- (10) 田村望, アムステルダム, ムゼウムプレインに見る首都における文化センターとしての都市空間に関する20世紀後半の議論, 日本建築学会計画系論文集 第617号, 223-232, 2007年7月
- (11) 天野光一, パリ環状道路の環境設計に関する一考察, 第6回日本土木史研究発表会論文集, 1986年6月
- (12) 吉崎真人 木多道宏 吉岡聡司 張海燕, 中東欧の近代都市建設と都市計画に関する研究その1ーブダペスト、プラハ、ウィーンの都市拡張と都市改造ー, 平成23年度日本建築学会 近畿支部研究発表会
- (13) 河田智成, アドルフ・ロースのウィーン中心街区計画について, 日本建築学会計画系論文集 第500号, 251-258, 1997年10月
- (14) 海老澤模奈人, カミロ・ジッテの「土地収用法と配置計画」: 翻訳と解題 東京工芸大学工学部紀要 Vol. 33 No. 1 2000年
- (15) 和田雅人 長聡子 出口敦, 移動経路に着目したウィーンにおける環状都市構造の研究(都市圏と都市構造, 都市計画), 学術講演梗概集 F-1 都市計画, 建築経済・住宅問題, 2011年7月
- (16) 加賀美雅弘(2008)「中央都市ウィーン市街地の景観形成と再生に関する予察」, 東京学芸大学紀要人文社会学科系2, 58, pp. 11-20
- (17) 海老澤模奈人, オットー・ヴァーグナーの『大都市』について, 学術講演梗概集 F-2 建築歴史・意匠, 2004年7月

第2章 欧州における城郭環状構造都市の分析

- 2.1 城郭環状構造都市形成史の概況
- 2.2 事例都市の研究
- 2.3 小結

2.1 城郭環状構造都市形成史の概況

都市 市壁

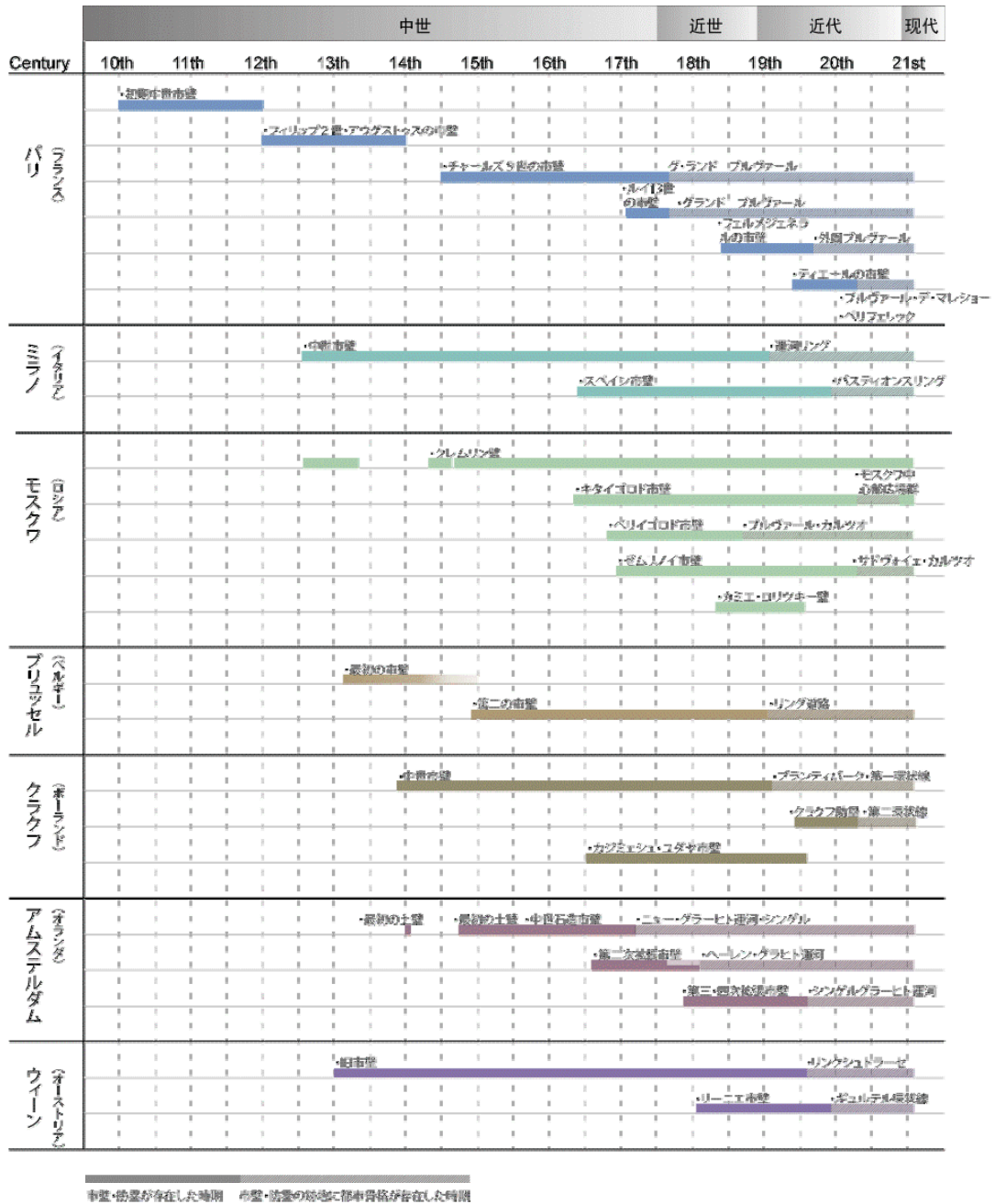


表 2-1 欧州七都市の市壁変遷年表

■ 欧州に於いて代表的な七つの環状構造都市のかつて市壁が存在した時期とそれらの市壁を解体後、環状の都市骨格として存在した時期を年表に表示し、その時間軸上の変遷からこれら城郭都市における市壁・市壁跡地の変遷類型をまとめた。

■ 其々都市の過去存在した市壁を重ね合した現状地図と現在の環状都市骨格を表した衛星地図と照合して、市壁跡地空間現在の利用類型やその都市構造上の位置づけを考察した。

2.2 事例都市の研究



図 2-1¹ 研究対象の七都市

■研究の対象事例として、欧州各地域における歴史、政治、文化的位置づけと人口や都市規模で、七つの城郭都市由来の環状構造都市を選定した。

・パリ：

フランスの首都。フランス北部、パリ盆地の中心に位置する。1000 年以前から欧州随一の都市であり、16 世紀から 19 世紀にかけては世界最大規模の都市でもあった。現在も、欧州の経済、政治、文化的中心都市の一つである。狭義のパリは、ティエール市壁以内の 20 区から成る。1860 年以降、その範囲はほぼ変化していない。パリ市の人口は 225 万であるが、郊外を含めたパリ大都市圏は約 1229 万人になる。

・ミラノ：

イタリア北部、ロンバルディア平野の中部、アルプスとポー川流域の間に位置するローマに続くイタリア第二の都市である。イタリアで最も工業が発達した都市であり、アルプスを出入りする欧州南部の重要な交通要衝である。ミラノ大聖堂を中心とした中世からの旧市街やそのファッション産業等で世に知られている。ミラノ市の面積は約 181km²、ミラノ市の人口は 182 万であるが、ミラノ大都市圏の人口は約 800 万に達する。

¹ http://www.freeworldmaps.net/europe/blank_map.html の図版に著者加筆作成

・モスクワ：

ロシアの首都で政治、経済、文化、交通の中心都市である。ロシア平野の中部、ヴォルガ河とオカ川には挟まれた高地に位置し、北西の平坦なスモレンスクーモスクワ高地、南の谷間の多いモツクフレッツカーオカ川平野と東のメシチョールスカヤ低地の接点にある。1713 年のサンペテルブルク遷都まではロマノフ王朝の帝都であり、ソ連建国後再び首都と社会主義陣営の中心都市に建設された。モスクワの面積は約 2510km² で、都市の面積は 1080.47 km² ある。大モスクワ(環状道路内市街地)の面積は約 900 km² で、都市外周の緑地を含めると、約 1725 km² ある。人口は約 1200 万で、ロシア人口の約 10 パーセントを占めている。人口ではイスタンブールに続いて、欧州で二番目の大都市である。

・クラクフ：

ポーランド南部、ヴィスワ川の畔に位置する。マウオボルスキエ県の首府でポーランドの旧都でもある。第二次世界大戦中クラクフは大きな破壊を受けたが、史跡などの破壊は免れた。戦後再建を経てポーランド第三の工業都市となり、現在はワルシャワに続くポーランドの文化、芸術と経済の中心都市であり、東欧の重要な交通要衝でもある。歴史的建造物が残る旧市街は、1978 年世界文化遺産に登録された。人口は約 76 万である。

・ブリュッセル：

ベルギーの首都と最大の都市。ベルギー中部、スヘルデ川の支流センヌ川の両側に位置する。北部にはフランドル平野が広がり、南部は地形が起伏するアルデンヌ台地となっている。中世から、その西欧から中欧への交通要道における立地から交易の中継点となり、手工業や貿易で商業が栄えた。近世では、嘗て欧州の政治的中枢になり、現在でも欧州連合等の国際機関の本部所在地でもある。ブリュッセル市の中心市街地は五角形の構成しており、政府庁舎と中心商業地がそれぞれ「上城」と「下城」に集中している。ブリュッセル市の常住人口は約 14 万程であるが、首都区の人口は約 107 万で、ブリュッセル大都市圏の人口は約 135 万に達する。

・アムステルダム：

オランダの首都。オランダ北西部に位置する。アムステル川の河口にダムを築き形成した港町で、近世までは欧州屈指の貿易都市として繁栄した。都市の主な地形は平野で、街の西南部は人工林に囲まれている。アムステル川は、アムステルダムの中心部で小さな運河に分流され、都市の隅々に至る水路の都市景観を形成し、最後にアイ湾へ流れ込む。アムステルダムの平均海拔は 2m 程で、周辺の水域は運河で北海と結ばれている。アムステルダム市の人口は約 75 万で、アムステルダム大都市圏の人口は約 670 万に達する。欧州において、六番目の大都市圏である。

・ウィーン：

オーストリアの首都。アルプス山脈とカルパティア山脈の間を流れるドナウ川の畔に位置し、中東欧の境となる交通の要衝である。19 世紀半ば以降、内側市壁周辺の都市大改造やドナウ川の河川改造が行われ、ウィーン市中心市街地を氾濫から遠ざけ、リンクシュトラッセと両側の象徴的なバロック式公共建築群で囲んだ。ウィーンはハプスブルク帝国時代から続く欧州の芸術文化の中心であり、多民族混住の都市であった。冷戦終焉後、隣接する東欧諸国から移民が流入し、近年中東からの移民を加え、再度欧州の中央に位置する大都市として復興した。現在の人口は約 187 万人で、面積はおよそ 414.89 km² である。

2.2.1 パリ

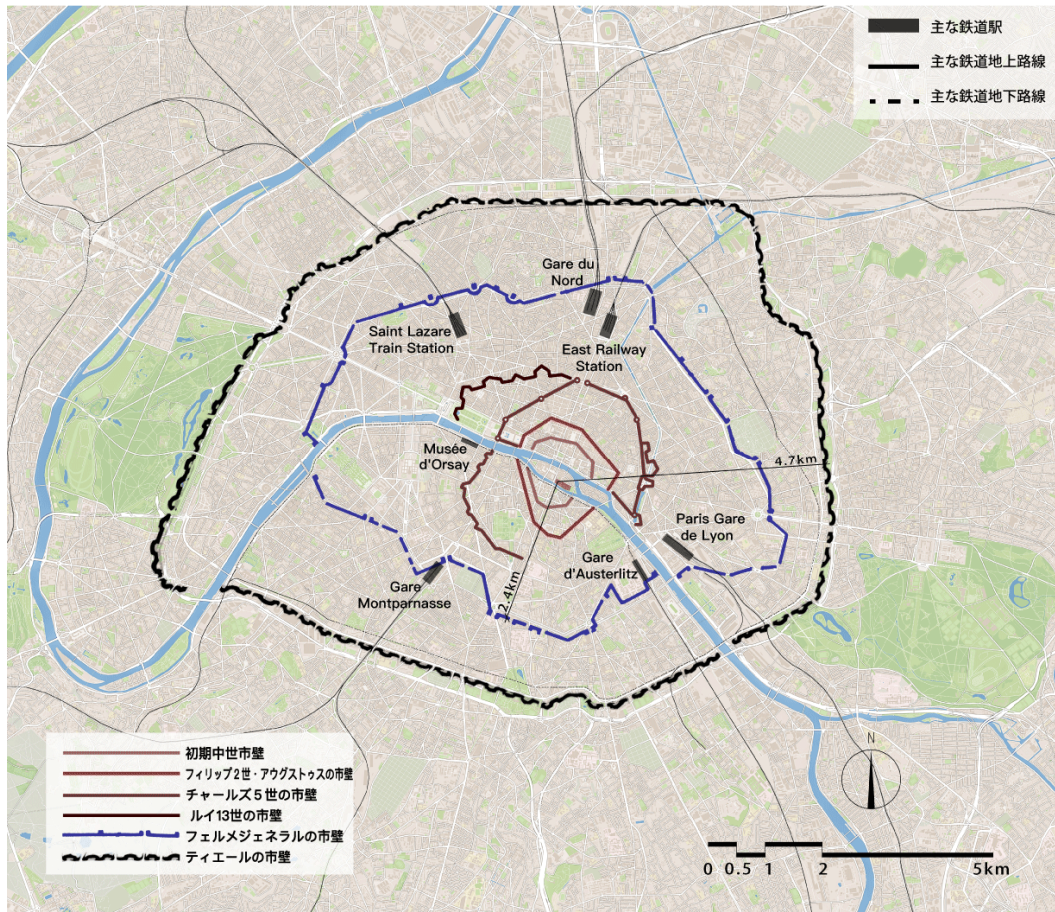


図 2-2²

▲現在の市街地と過去に存在した市壁、主な鉄道駅と鉄道路線を表した地図

▼市壁撤去後に環状の都市骨格として現存する市壁の跡地周辺を表した図



図 2-3³

² <https://www.openstreetmap.org> より著者作成

³ <https://earth.google.com/web> より著者作成

2.2.2 ミラノ

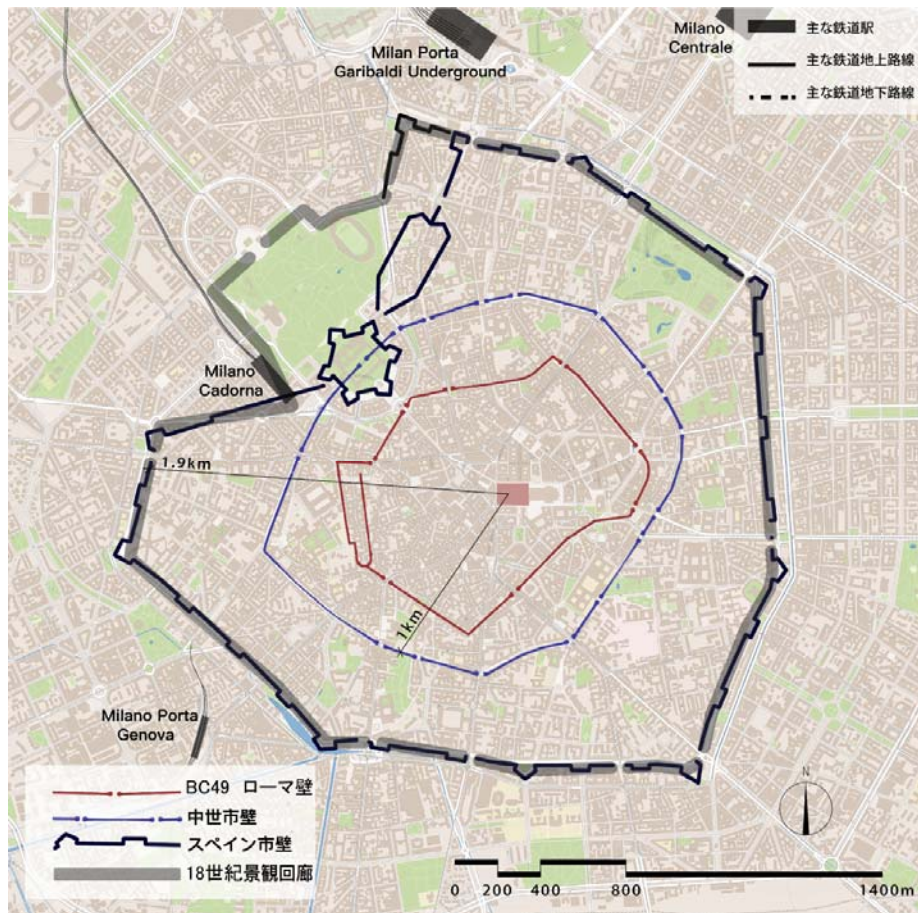


図 2-4⁴

▲現在の市街地と過去に存在した市壁、主な鉄道駅と鉄道路線を表した地図

▼市壁撤去後に環状の都市骨格として現存する市壁の跡地周辺を表した図



図 2-5⁵

⁴ <https://www.openstreetmap.org> より著者作成

⁵ <https://earth.google.com/web> より著者作成

2.2.3 ブリュッセル

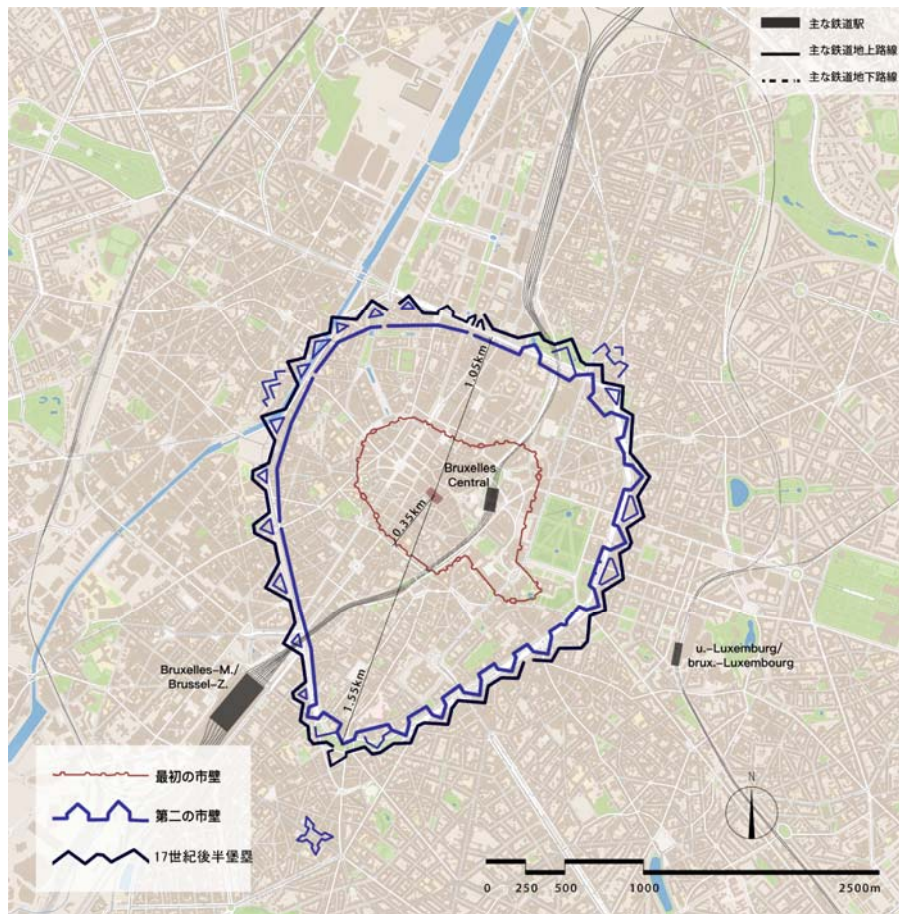


図 2-6⁶

▲現在の市街地と過去に存在した市壁、主な鉄道駅と鉄道路線を表した地図

▼市壁撤去後に環状の都市骨格として現存する市壁の跡地周辺を表した図



図 2-7⁷

⁶ <https://www.openstreetmap.org> より著作作成

⁷ <https://earth.google.com/web> より著作作成

2.2.4 アムステルダム



図 2-8⁸

▲現在の市街地と過去に存在した市壁、主な鉄道駅と鉄道路線を表した地図

▼市壁撤去後に環状の都市骨格として現存する市壁の跡地周辺を表した図



図 2-9⁹

⁸ <https://www.openstreetmap.org> より著者作成

⁹ <https://earth.google.com/web> より著者作成

2.2.5 クラクフ



図 2-10¹⁰

▲現在の市街地と過去に存在した市壁、主な鉄道駅と鉄道路線を表した地図

▼市壁撤去後に環状の都市骨格として現存する市壁の跡地周辺を表した図



図 2-11¹¹

¹⁰ <https://www.openstreetmap.org> より著者作成

¹¹ <https://earth.google.com/web> より著者作成

2.2.6 モスクワ

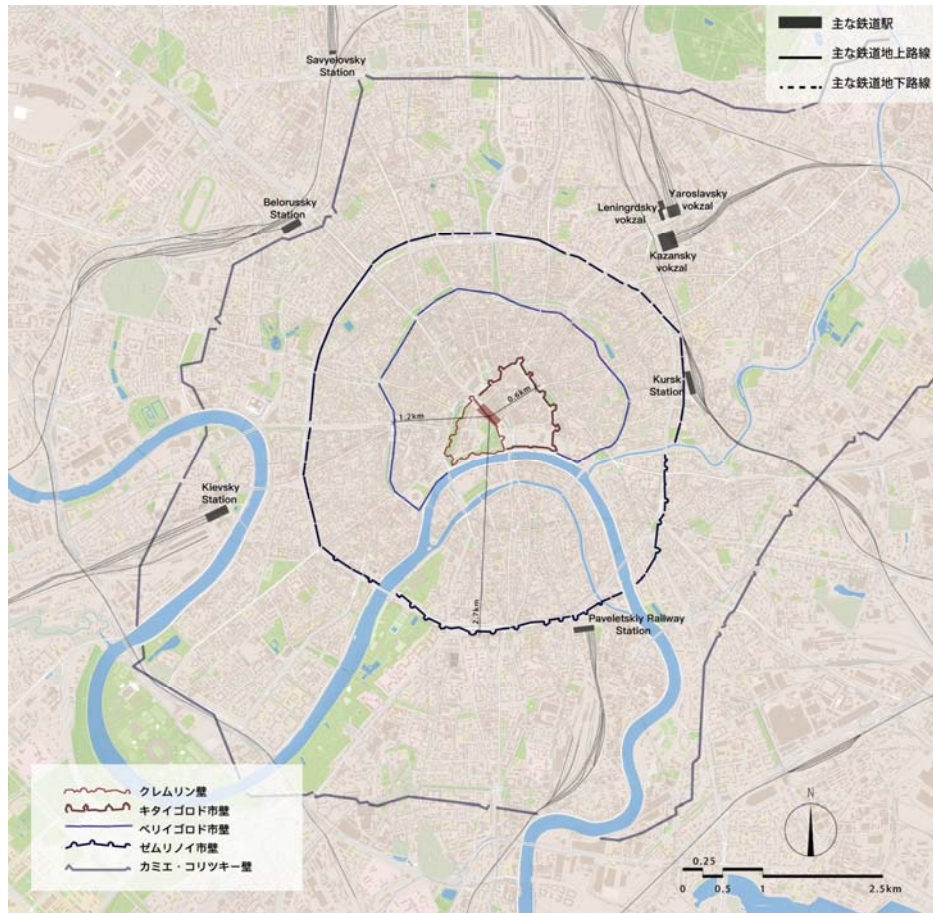


図 2-12¹²

▲現在の市街地と過去に存在した市壁、主な鉄道駅と鉄道路線を表した地図

▼市壁撤去後に環状の都市骨格として現存する市壁の跡地周辺を表した図



図 2-13¹³

¹² <https://www.openstreetmap.org> より著者作成

¹³ <https://earth.google.com/web> より著者作成

2.2.7 ウィーン



図 2-14¹⁴

▲現在の市街地と過去に存在した市壁、主な鉄道駅と鉄道路線を表した地図

▼市壁撤去後に環状の都市骨格として現存する市壁の跡地周辺を表した図



図 2-15¹⁵

¹⁴ <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>より著者作成

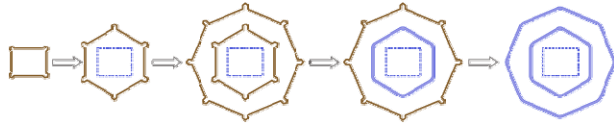
¹⁵ <https://earth.google.com/web>より著者作成

2.3 考察とまとめ

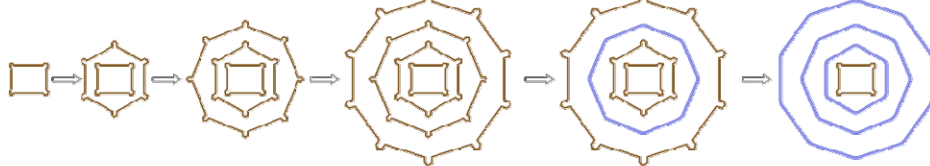
2.3.1 城郭都市における市壁・市壁跡地の変遷類型

城郭都市における市壁・市壁跡地の変遷類型

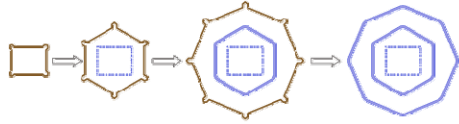
Ⅰ.内⇒外、順次拡張；内⇒外順次解体 代表都市：ウィーン



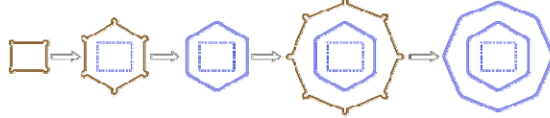
Ⅱ.内⇒外、順次拡張；内⇐中間⇒外、順次解体；部分残存 代表都市：モスクワ



Ⅲ.内⇐外、順次入れ替え拡張、解体 代表都市：ミラノ、アムステルダム、ブリュッセル



Ⅳ.内⇒外、順次拡張解体後、近代外周防壁新築解体 代表都市：パリ、クラクフ



市壁・防壁
市壁・防壁の跡地に出来た都市骨格
撤去後痕跡を消した市壁・防壁

図 2-16 欧州城郭環状構造都市の市壁変遷類型図

・Ⅰ：内⇒外、順次拡張；内⇒外、順次解体

代表都市：ウィーン

古代都市の囲壁が崩壊した後、中世から改めて新たな都市とそれを囲む市壁を築いた。これ等の城郭都市は外敵の侵攻に面する都度に、その市壁を増築補強し続けた。近世以降、人口の都市への集積、商業の発展等にとともに、市街地は内側市壁の外側へと拡張していった。それに対応して、市街地の外周に軍事防御の他に都市の管理、関税の徴収等新たな機能を備えた第二重の市壁を築いた。近代に入ると、内側の市壁は既にその防御機能が必要とされなくなり、順次撤去された。その跡地に市壁の代わりに都市の象徴的なランドマークや景観としての建築、大通り等を建設した。その後、都市が更なる外周へと拡張し続け、工場や労働者の住宅等が建てられて行くと、外側の市壁も機能を失い、都市発展の障碍として撤去され、交通インフラの受け皿になる都市骨格として整備されるのが多くみられる。

・Ⅱ：内⇒外、順次拡張；内⇐中間⇒外、順次解体；部分残存

代表都市：モスクワ

中世の木柵や土堀等に囲まれた簡易な城塞から街が始まり、次第に組積造の市壁を備えた城郭都市へと修築された。政治や経済情勢の変化でその都市の重要性が増していき、市街地の規模が拡張する度に新たな市域を囲む市壁を外周に建設した。この様に近世に至っては、多重の市壁が囲む環状構造の城郭都市を形成した。中世からの内側市壁内市街地では宮殿や教会堂、官庁、百貨店等の大型公共建築が集約し、その市壁の四周には貴族の邸宅等が集まる。外側数周の市壁が隔てた市街地は相対的に同質化していた為、都市の多重環状構造の中間部分に当たる市壁は先ず撤去され、其の跡地に大通りや緑地等が建設された。それから、その内側と外側にある市壁を順次撤去し、内周の市壁跡地には広場や公園等の公共空間と劇場等の公共建築、外周の市壁跡地には広幅員な環状道路等が整備された。

・Ⅲ：内⇒外、順次入れ替え拡張、解体

代表都市：ミラノ、アムステルダム、ブリュッセル

古代ローマの城郭都市、或いは中世の簡易な城塞から始まり、都市の発展に伴う市街地拡張の都度に更なる広域を囲む市壁を築くと同時に、入れ替える様にその内側に存在した市壁は解体、または廃棄され、消滅した。都市中心部にかつて存在した都市早期の市壁の遺跡・跡地は市街地が変容してゆくにつれて徐々に埋没され、明らかな輪郭が見えなくなった。近世以降、拡張し続ける都市は依然と外側に新たな市壁を築く過程で、内側一環の既存市壁を撤去していった。しかし、これらは環状大通りや運河などの形式で残され、街を形づけてきた。最も外側に存在した市壁は近代に撤去され、跡地での建設はその時代で行われた都市大改造や工業化インフラ整備等に組み込まれ、様々当時の新たな都市機能が賦与された。このような環状構造城郭都市では、内側へ行く程、市壁跡地は用途が単一で痕跡も模糊であり、外側へ行く程、市壁跡地は顕著な都市骨格として多様な都市の役割を持つ。

・Ⅳ：内⇒外、順次拡張解体後、近代外周防壁新築解体

代表都市：パリ、クラクフ

中世から都市とそれを囲む市壁を築き始め、順次更なる広域を囲む市壁へと拡張した。近世以降、人口の都市への集り、商業の発展等にもとない、市街地は従来市壁の外側へと拡張し、その市壁の防御機能は必要されなくなり、順次撤去されてその跡地に広い並木道や回廊を整備した。近世に入ると、自治都市の市権が強まり、出入りする物資と人から関税を徴収する為、税収の経済的境界として、市街地の外周に新たな市壁と関所を建設した。近代以降、産業革命による更なる都市の拡張はこの関税の境界をも必要としなくなり、撤去してその跡地を都市の環状道路等に整備した。19 世紀以降、欧州大陸における列強の利権紛争は都市を再度戦争の危機に曝した。戦争の防御に備える為、市壁を既に撤去した都市は周縁地帯に要塞等の軍事施設を併設した防塁型の市壁を再度建設した。これらのほとんどはその時以来、都市市域の境界線となった。第一次世界大戦以降、防塁はもはや必要は無いと思われ、撤去した跡地帯に環状の鉄道線や幹線道路等のインフラを整備した。

2.3.2 市壁跡地の利用類型

●欧州におけるこれら七つの城郭環状構造都市の多重なる市壁が撤去された後、その跡地利用を以下五つの類型にまとめた。跡地上の機能はその空間の形式や規模によって変わる。

・Ⅰ：市街地と同質化した街路

主に古代から中世の城郭都市区域を囲む最も内側の市壁が解体された後、都市の成長と市街地の発展によって、市壁跡地の上で建築や街路が造られ、周辺の市街地と同質化し、跡地上の街路も周辺の一般街路と差異があまり見られず、都市骨格として顕在してない。



図 2-17¹⁶ 類型Ⅰのブリュッセル初期市壁跡地

・Ⅱ：狭幅員の一般環状道路

主に中世から近世の城郭都市区域を囲む市壁が解体された後、近代にかけて市壁跡地上にその内側の歴史市街地を囲む環状道路を整備した。外側の街区は市壁跡地の直近まで建設され、市壁跡地上の環状道路は中央帯等が無い狭い幅員の環状都市骨格になっている。



図 2-18¹⁷ 類型Ⅱのミラノ中世市壁跡地

・Ⅲ：広幅員の幹線環状道路

主に近世から近代の都市改造期にその中世以降の市壁を撤去し、市壁跡地と付属した堀や建設禁止緩衝地に広幅員な幹線環状道路を整備した。今尚これら城郭環状都市を形づける重要な環状都市骨格として存在し、更に細分すると以下の4タイプになる。

- 1) ほぼ全面が車道又は軌道敷と車道の広幅員道路。
 - 2) 広幅員の中央帯の上に緑地や都市鉄道の高架、又はその他の公共施設を配置した。
 - 3) 閉鎖的な自動車専用道、立体交差やインターチェンジを介して周辺の街路と繋がる。
 - 4) 環状道路は跡地帯の一部しか占めておらず、その他は広幅員の環状緑地帯となる。
- 自動車の利便性を重視したタイプ①とタイプ③、公共空間や景観を重視したタイプ②とタイプ④があり、大きな街路樹を整備した並木道が多く、市街地の重要な景観でもある。



図 2-19¹⁸ 類型Ⅲのウィーンリーニエ市壁跡地

¹⁶ <https://earth.google.com/web> より著者作成

¹⁷ 同上

・Ⅳ：二重幹線環状道路構造

主に近代から 20 世紀前半の都市改造に於いて、市壁とその付属施設を撤去した広幅員な跡地に二重の環状道路の建設とその間の街区整備を含む都市計画を実行した。19 世紀に改造された近世又は中世市街地外周の市壁跡地は広幅員な並木道式の幹線環状道路と博物館、大学、オペラ座等の象徴的大型公共建築群による街区や画一的な住宅建築による街区の様なバロック式都市計画で構成している。20 世紀前半に改造された都市市域外周の防塁要塞型市壁の広幅員な跡地は高速道路等自動車の交通を重視した幹線環状道路とその間の工業、インフラ用地で構成され、近年では体育館やスタジアム等の大型体育施設、集合住宅地、公園等に再開発され、都市の産業や人口の変化に対応している。



図 2-20¹⁹ 類型Ⅳのパリティエール市壁跡地

・Ⅴ：点的な市壁跡地の都市空間としての利用

これら市壁跡地の殆どは市街地の開発に伴い、建物等がその上を占拠し、顕在的な環状の街路等を形成していない。しかし、市壁上の元のゲートの位置で広場や交通商業の要衝的な交差点等を形成している例や市壁の城門や要塞の構造が部分的に残存しており、それを遺跡的な場所として整備した例や、リノベーションして新たな機能を盛り込み、転用した例等もある。これ等は点的な存在であるが、過去存在した市壁との関連性を表している。



図 2-21²⁰ 類型Ⅴのクラクフ近代防塁遺構

¹⁸ <https://earth.google.com/web> より著者作成

¹⁹同上

²⁰同上

2.3.3 市壁・市壁跡地の都市構造上の位置付け

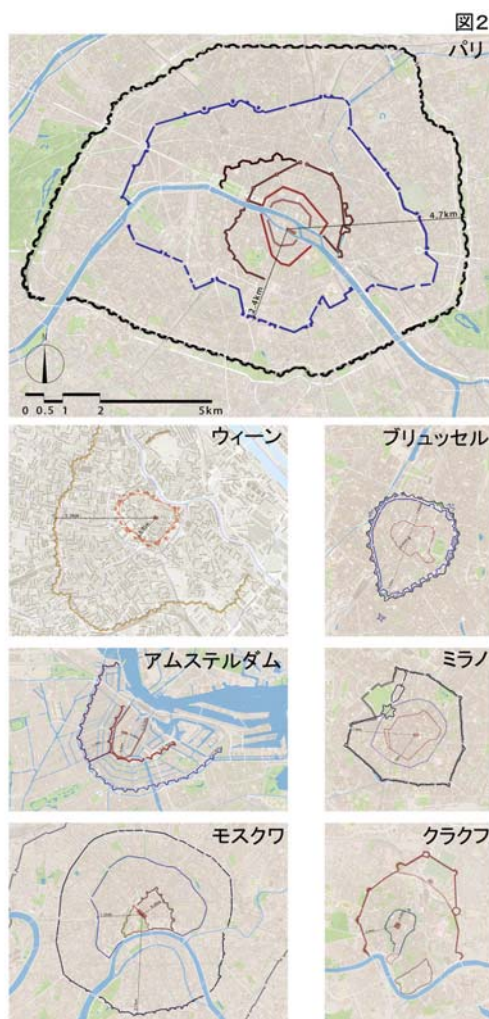


図 2-22 欧州の城郭環状構造都市比較図

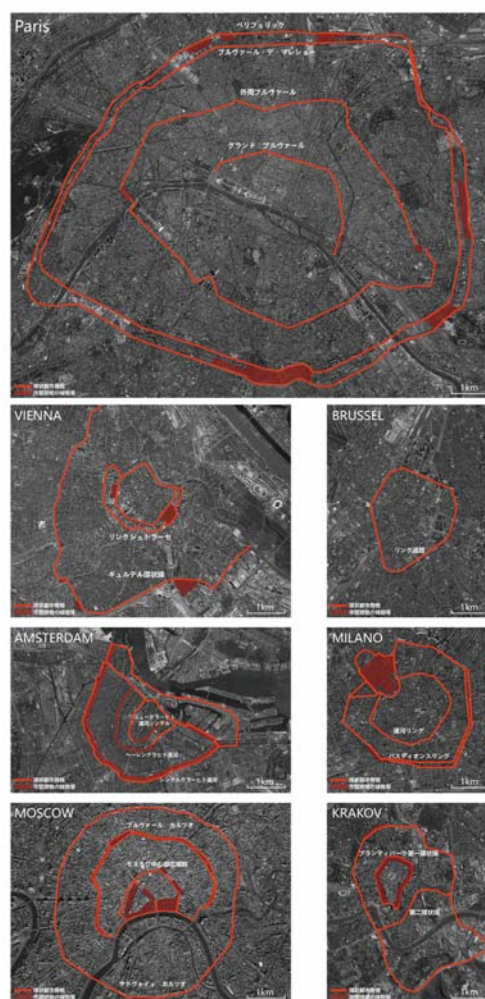


図 2-23 都市の環状都市骨格比較図

- ・歴史文化意義の境界: 多重環状構造城郭都市の内側市壁に囲まれた市街地は市壁撤去後も各都市の歴史保全区域の核心的エリアになっており、宮殿、大聖堂、市庁舎等の象徴的中心はこのエリアの中に位置している。
- ・バロック的都市計画の市街地: 環状構造城郭都市の中心市街地を囲む市壁の跡地周辺に於いて近代に行われた都市大改造で近代都市の象徴的な並木環状大通りや壮麗な公共建築等が構成する環状近代都市帯を形成した。
- ・鉄道及び産業区域との境界線: 都市間を繋ぐ鉄道幹線のターミナル駅は多重環状構造城郭都市の近世から産業革命迄に造られた市壁外周のゲート付近か、少しその中へ入り込んだ場所に位置している。市壁中へ延びる地下連絡路線等は 20 世紀以降に造られたのが多く、都市の構造にあまり影響を与えてはいない。市壁内の歴史文脈の連続した景観を持つ市街地に対し、これ等の駅は近代以来形成した地下鉄等の公共交通網の節点として現代都市の機能的構造を支え、駅前に広場や商業集積地等都市の新たな中心を形成した。
- ・都市インフラの受け皿: 19 世紀に市域の境界に造った防塁市壁は撤去後に幹線環状道路と沿線のインフラ用地帯を形成し、都市の物流運輸の面で必要な役割を担ってきた。産業、人口、社会等の変化によりこれ等の地帯は転用、再開発され、今の市街地の外周で新しい空間を形成した。

・参考文献

- (1) 天野光一，パリ環状道路の環境設計に関する一考察，第6回日本土木史研究発表会論文集，1986年6月
- (2) 佐倉弘佑 岡部明子，19世紀後半の地方中都市拡張計画における都市デザインに関する研究，日本建築学会計画系論文集 第78巻第691号，1973-1979，2013年9月
- (3) 松本裕，パリにおける都市境界域の空間構造，日本建築学会大会学術講演梗概集（東海） 1994年9月
- (4) 田村望，アムステルダム，ミュージアム・フレインに見るオランダ19世紀後期ヨーロッパ近代首都としてのランドスケープ形成に関する考察，日本建築学会計画系論文集 第607号，215-223，2006年9月
- (5) 吉崎真人 木多道宏 吉岡聡司 張海燕，中東欧の近代都市建設と都市計画に関する研究その1ーブダペスト、プラハ、ウィーンの都市拡張と都市改造一，平成23年度日本建築学会 近畿支部研究発表会
- (6) 西村幸夫『都市保全計画』東京大学出版会
- (7) 大谷幸夫 『都市空間のデザイン』岩浪書店

3.1 ウィーン都市発展の概況

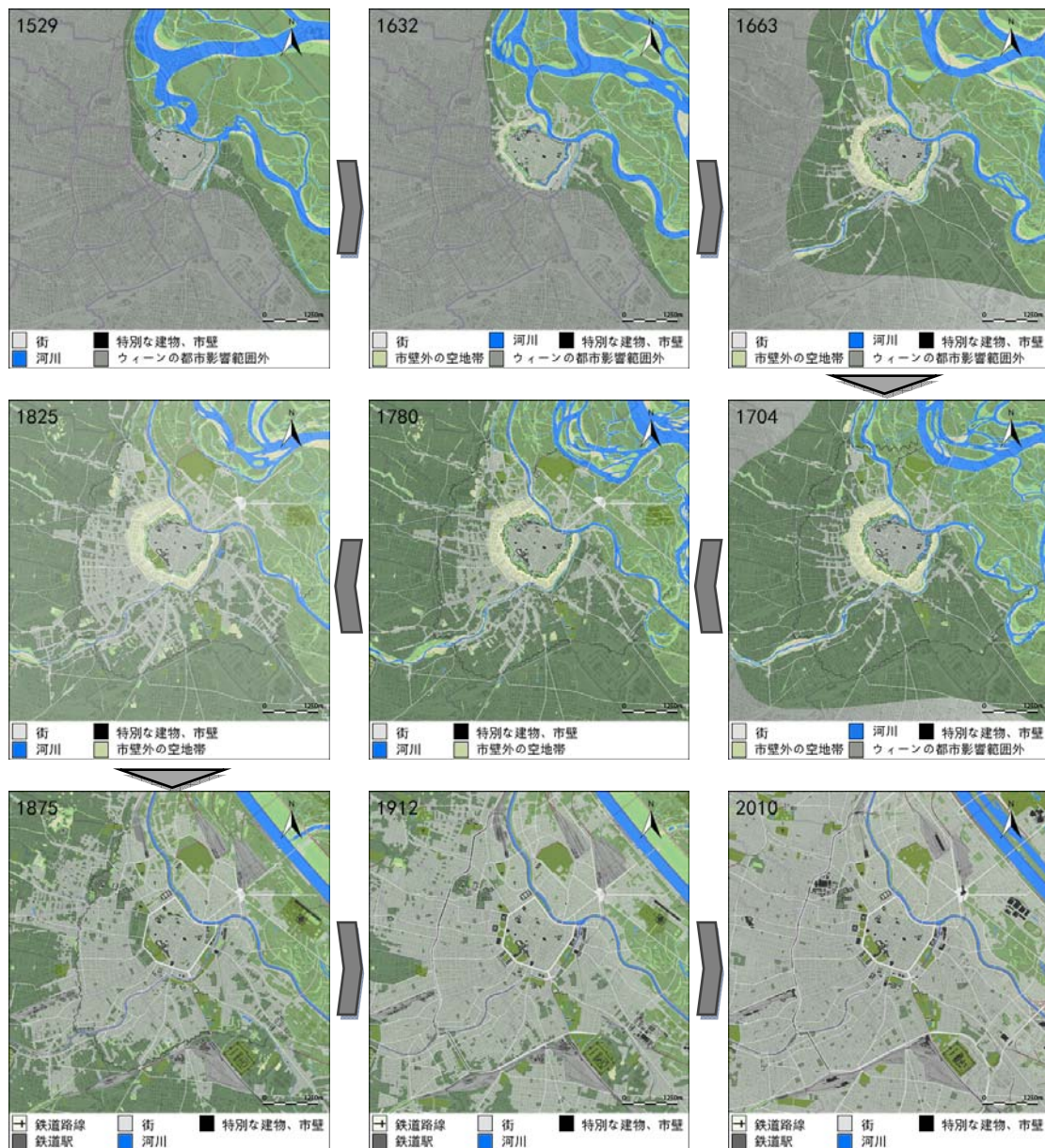


図 3-1¹ ウィーンの都市変遷図

・**中世から近世**：13 世紀に遡るウィーンの内側市壁は、1529 年のトルコ軍による包囲戦後補強増築し続け、1683 年の第二次包囲戦を再度乗り越えた。この時代迄に、内側市壁内は様々な階層や職業の市民が混在した街であった。この市壁と外のグラシス (Glacis) と称された空地帯は軍用地で市民に開放していない。近世以降、その外側のフォアシュタット地域へ職人や貴族が移住し、グラシス上も長年の平和の為、歩道や街路樹の整備が許された。フォアシュタットの市街化に伴い、1704 年、その外側に長さ約 13.5km のリーニエ市壁が建設された。その外側はフォアオルトと称された。

・**近代**：1829 年から、リーニエ市壁の各ゲート上で税を徴収する関所が設けられた。その為、フォアオルトでは食品等が安価で、飲食店等の集まる商業地が形成された。19 世紀前半、産業革命による都市への労働者の集中はウィーンの都市成長を大いに促した。フォアシュタットの低層な建築を主とした市街地は密集した街区に建て替えられ、フォアオル

¹ <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>の図版に著者加筆作成

トでは工場や労働者に向けた廉価な住宅が多く建てられた。フォアシュタットは1850年、フォアオルトは1874年に相次いでそれまでインナーア・シュタットに限るウィーン市に併合された。中世市街地を囲む内側市壁の防御の機能はこの時代でもはや必要とされなくなり、かえて近代的な交通インフラの整備や革命時の鎮圧に対する障碍となった。その後、ウィーンの都市近代化は1850年代末のグラシス地帯に対する開発から本格に歩み始め、1858年に国家主導の元で内側の市壁を撤去し、都市の大改造を行った。市壁の跡地とグラシス地帯上で、並木大通りのリンクシュトラセが整備され、その上に環状の路面電車路線を敷設し、両側にハプスブルク帝国の栄光と文化の繁栄を示した大学、議会、オペラ座等新古典主義の大型公共建築を建設した。この時期、リーニエ市壁の重要なゲートの外で鉄道ターミナル駅が相次ぎ落成し、市壁沿線の土地は開発を許されるようになった。1894年からリーニエ市壁も順次撤去され、その跡地にギョルテル環状線とウィーン都市鉄道が整備された。第一次世界大戦で建設が中止した市壁跡地の西南から南の区間にあたるギョルテル環状線は、大戦後の社会民主党による「赤いウィーン」市政期でのフォアオルト等の都市外周地域における大量の市営公共住宅建設の中で、両側の住宅地と共に、道路中央帯の緑地や沿線の公園等住民の生活環境改善を目指した公共空間が整備され、一時期「プロレタリアの環状道路」と称されていた。

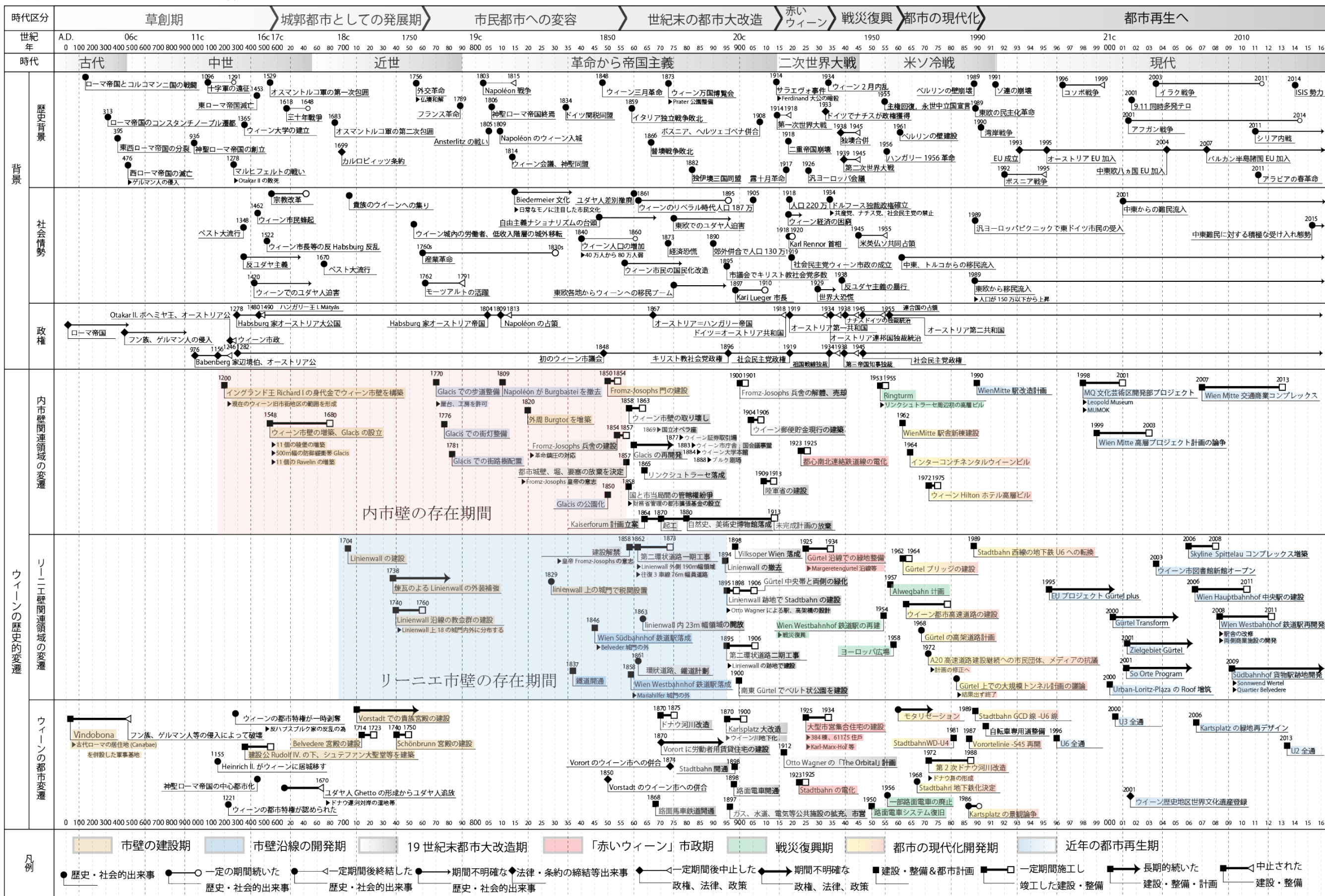
・**第二次大戦以降：**戦後、社会主義陣営との冷戦の鉄壁はウィーンの間近にあり、以前緊密な関係をもった中東欧諸国との人口流動が激減した。その為ウィーンの人口は減少し、市街地も衰退した様子を見せた。戦後の復興と同時に、都市のモタリゼーションが進み、自動車の利便を重視した都市骨格の整備がなされた。冷戦終焉後は東欧や中東からの移民流入で、南部のファボリーテン(Favoriten)等の市街地が新に成長した。ドナウ川沿いでツヴィッシェンブリュッケン(Zwischenbrücken)等でも新しい住宅地を形成している。



図 3-2²ウィーン市壁の対照図

² <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>より著者作成

・ウィーン市壁・市壁跡地の変遷と背景年表



3.2 リーニエ市壁・市壁跡地周辺の変遷

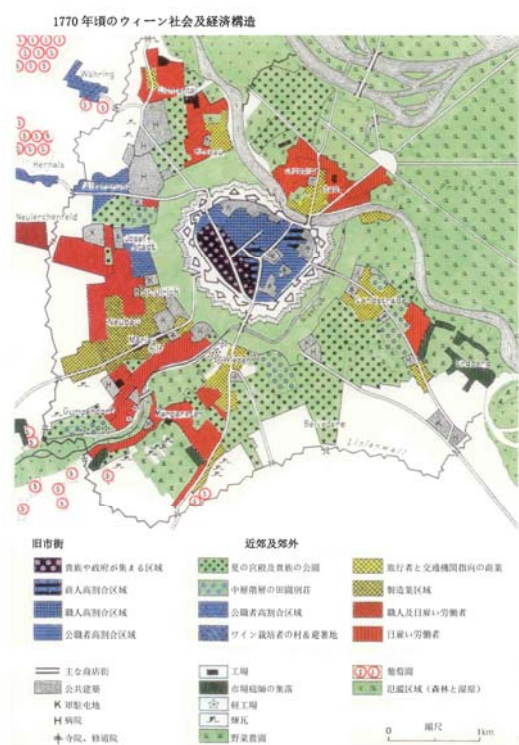
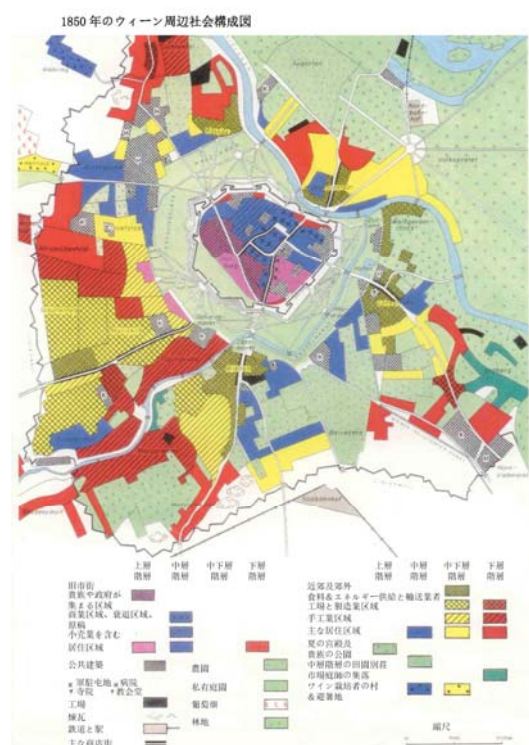


图 3-3³


$$\text{例 } 3-4^4$$

近世以来、ウィーンの内側市壁の外に、帝都に集まってきた貴族達の別邸と都市の生活を支える職人や労働者の居住地が蔓延した。それらを囲みこむ様に、1704 年にリーニエ市壁が修築された。当時、この市壁はその時の市街地よりも広い範囲を囲みこみ、西側のノイラチェンフェルド (Neulerchenfeld) 辺り以外は市街化していない地域がほとんどで、沿線には軍の施設が多くおかれた。

リーニエ市壁が出来た以降、戦争による破壊の恐れが弱まり、その内側のフォアシュタットの市街地は大きく発展した。18 世紀末頃には手工業者が多く居住する様になり、1850 年にフォアシュタットが正式にウィーン市に組み込まれる頃には、西部のリーニエ市壁の内側沿線には手工業の他に工場等の近代製造業も多く出現した。

西部リーニエ市壁の沿線には幾つか重要な教会が存在し、当時ウィーンの市街地を出入する人々にとって目印的な存在で、旅立つ又は到着の際の重要な祈りの場でもあった。リーニエ市壁外側のフォアオルトは、1837 年に鉄道が開通し、西部から南部の地域に多くの工場が造られた。1846 年にイタリアと東欧方向への鉄道駅である南駅(Südbahnhof)がリーニエ市壁のベヴェデーレ門(Belveder)の外に完成し、1858 年、ザルツブルク及びドイツ方向への鉄道駅である西駅(Westbahnhof)がマリアヒルファー門(Mariahilfer)の外で完成した。それ以降、フォアオルト地域はグリュンダーツァイト(Gründerzeit)と呼ばれた 19 世紀後半のバブル期で大規模に建設され、増え続ける労働者達に供与する安価な賃貸住宅が多く建てられた。この時期の経済発展により、フォアシュタットでは中産階級が多く住むようになり、リーニエ市壁をはさんで社会階層のギャップを呈していた。

1860年代、リーニエ市壁の軍事要塞としての機能がなくなると、その内側 23m 外側 190m 幅の建設禁止地帯は開放され、リーニエ市壁周辺空間での都市改造が可能になった。

³ Lichtenberger, Elisabeth Wien Prag Metropolenforschung, Boehlau (1993) Abbildung7 より著者が翻訳、引用

⁴ Lichtenberger, Elisabeth Wien Prag Metropolenforschung, Boehlau (1993) Abbildung9 より著者が翻訳、引用

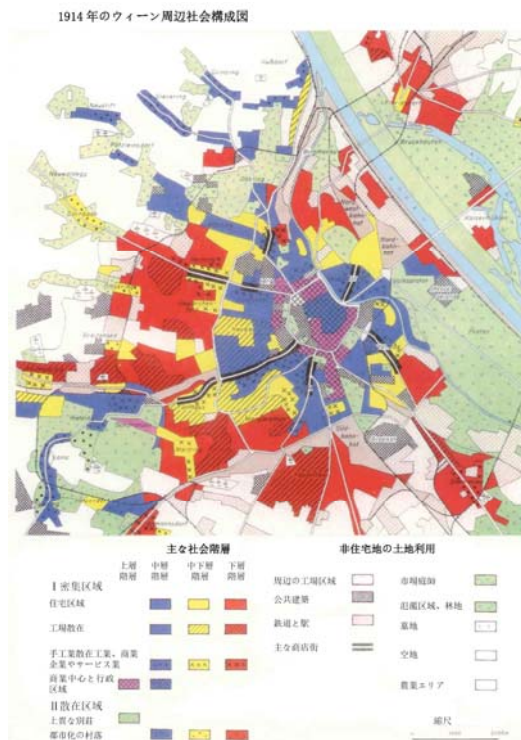


図 3-5⁵

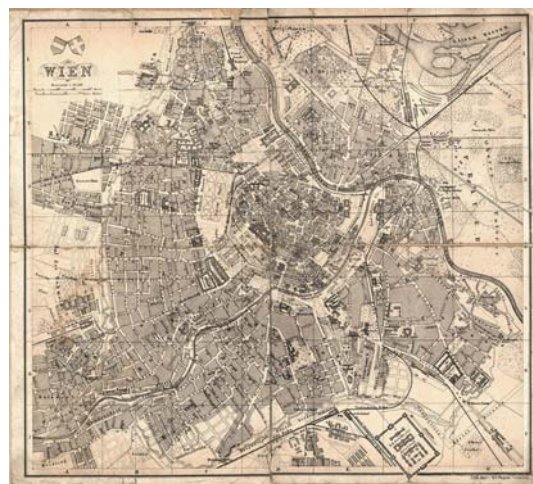


図 3-6⁶ リンクシュトラッセが完成した頃のウィーン

1874 年、リーニエ市壁以外のフォアオルト地域がウィーン市に合併され、1893 年に制定されたゾーニングプラン（Bauzonenplan）⁷は都市において居住、商業、工業が集約するマクロな区域を定め、土地利用の集中化を図った。1894 年にはリーニエ市壁の撤去が始り、1895 年からその跡地周辺の土地に新たな環状線となるギュルテルシュトラッセと都市鉄道を建設し始めた。この建設はその時代の経済成長と社会変化がもたらした都市の構造変化における不可避の結果であり、当時帝国の首都建設政策の一環でもあった。

第一次世界大戦後、オーストリア・ハンガリー帝国の崩壊で復員した大勢の軍人と破産した中産階級はウィーンに高い失業率と住宅不足をもたらした。ギュルテル外側地域に多く集まるこれら人々の住居を確保するため、賃借者を保護する法律が作られた。この法律は賃借者を賃貸者による任意な解約と家賃の値上げから守ったが、固定化した賃料は住宅の投資価値を低下し、その地域における不動産市場の低迷を招いた。その結果として、ギュルテル外側沿線にメンテナンスと基本設備が欠けた低質な住宅が多く現れ、ギュルテル内外地域間の住宅価格の差は更に拡大した。これ等の原因で 19 世紀末から 20 世紀初頭にかけて、リーニエ市壁跡地周辺での都市改造等で発展し、注目を浴びたこのエリアは衰退する様子を見せた。

1918 年からウィーン市政を主導した社会民主党は、フォアオルトの区域にて大量の公共住宅を提供することによって住宅の不足に対応しようとした。1925 年から 1934 年にかけての「赤いウィーン」と称された期間中、カール・マルクス・ホフ (Karl-Marx-Hof) を代表とした合計 61175 の住戸を含む 384 棟の大型集合住宅を建設した。特に西南空間のリーニエ市壁跡地沿線のガウデンズドーファー・ギュルテル (Gaudenzdorfer Gürtel) やマルガレーテン・ギュルテル (Margaretengürtel) の両側にレオマンホフ (Reumannhof) やマテオッティ・ホフ (Matteotti-Hof) 等の集合住宅を建設した。

⁵ Lichtenberger, Elisabeth Wien Prag Metropolenforschung, Boehlau (1993) Abbildung12 より著者が翻訳、引用

⁶ <http://www.grids-blog.com/wordpress/otto-wagner-designing-the-city/>より引用

⁷ Petrovic, Madeleine and Dieter Nagl Der Wiener Gürtel Wiederentdeckung einer Prachtstrasse, Chritian Brandstätter Verlag, 2009, P64 より引用

第二次世界大戦以降、社会主義陣営との対立の為、ウィーンはその中欧での中心的都市の役割を失い、人口が減少した。都市復興の交通インフラ整備及び東の社会主義陣営への西側諸国の都市近代化建設における優越性の宣伝というような背景の中で、ウィーンでは都市のモタリゼーションを促進する幹線道路の改造が進められた。ギュルテル環状線は其中で最も重要な整備の対象で、自動車の利便を図るため、リーニエ市壁跡地ベルト上の多くの空間が駐車場や車道に変えられ、歩行者のアクセス利便性が悪化した。

1980年代後半には、それまでの都市計画の方向性が乗用車等個人の交通手段に偏り過ぎて、公共交通による魅力的な市街地の形成が足りないことが認識されるようになった。それまでにウィーンの郊外で相次いで建設されたショッピングセンター等はウィーンの都市部、特にギュルテル沿線の商業衰退を招いた。リーニエ市壁が撤去されたウィーンの第二次市域拡張からおおよそ100年後、リーニエ市壁跡地上のギュルテル環状線は再度公共交通を重視した都市骨格の形成を促進する方向に戻った。1990年代半ば、東欧や中近東からの移民がギュルテル沿線に集まって住む様になり、周辺の社会問題はピークに達した。

現在、西ギュルテル沿線地域に住む人口は約13万で、ウィーン市全人口の約8.6%を占める。その内、低所得職種の従事者は平均以上の33%に達し、女性住民の47%は無職である。ギュルテル沿線の利用可能な公共緑地空間は1人あたり1平米しかない。⁸

1971年から1991年にかけて、ギュルテル沿線地域の高齢者の割合は33%から21%に減少し、15-45歳の割合は36%から48%に上昇した。⁹1981年から1993年の間に、ウィーンに住む外国人の数は約113400人から2倍の303500人に増加した。ギュルテル外側区域の住宅所有者達は好んでその低質な住宅を正式な手続きを揃えない中東や東欧からの移民に賃貸した。そして、トイレ等の基本施設を追加項目として、料金を徴収した。移民達にとって、この様な住宅も残り少ない最後の選択肢であったので、やむをえなかった。1990年代半ばに至り、西ギュルテル地域の標準以下の住宅の割合は41%に達し、ウィーン市平均の2倍程あった。¹⁰

ウィーンの多くの地域では移住者の増加に伴い古い建物の更新を促し、低質な格安住宅をなくしたが、西ギュルテルの沿線には依然と多く残っている。ウィーンの移民人口が益々増える中、この様な格安住宅の価格は押し上げられ、多くの社会問題に繋がっている。

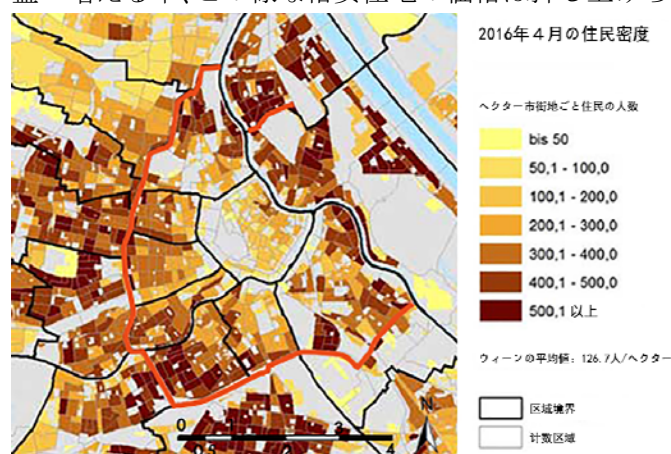


図 3-7¹¹人口密度分布図

△図 3-7 からリーニエ市壁跡地ベルトの西ギュルテル区間は両側密度のギャップが大きく、西南のマルガレーテン・ギュルテル付近は両側が類似した高い密度になっている。

⁸ Petrovic, Madeleine and Dieter Nagl Der Wiener Gurtel Wiederentdeckung einer Prachtstrasse, Chritian Brandstatter Verlag, 2009, P94 より引用

⁹同上, P95 より引用

¹⁰ 同上, P96 より引用

¹¹ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforchung/karten/images/einwohnerdichte-2016-gr.jpg> に著者が加筆作成

3.3 税関境界としてのリーニエ市壁から跡地周辺のギェルテル環状線へ

Abbildung 10: 1829年迄のウィーン市税関関所の位置

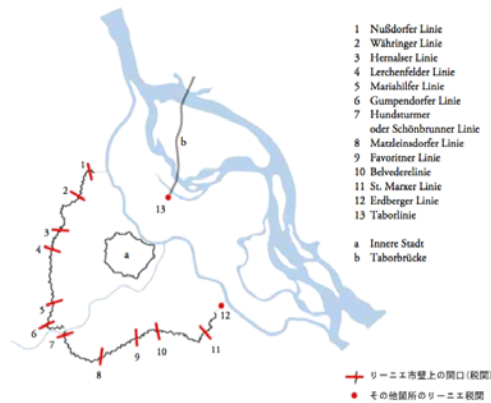


Abbildung 12: 1890年迄のウィーン市税関関所の位置

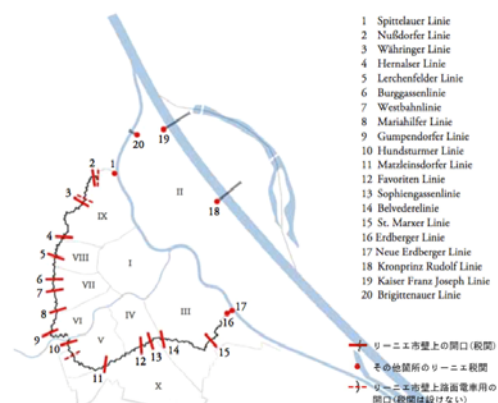


図 3-11¹⁵

図 3-12¹⁶

・リーニエ市壁沿線、フォアシュタットを出入りする場所で、1829 年から関所を設け、市壁内側の市街地へ入る燃料、建材、生活用品、食品等に対して税の徴収を行った。その為、重要な街道が通るゲート・関所の外側では、市場や飲食店の集まる商業地が形成された。鉄道関連の物流施設もその後市壁の外に多く建設された。これは市壁内外の物価差が要因で、リーニエ市壁はこの時期軍事防御上の物的境界を形成しているだけでなく、経済的な境界にもなっている。1892 年のウィーン市域の第二次拡張と共に税関は撤廃された。



図 3-13¹⁷リーニエ市壁上関所の現在位置図

¹⁵ Hauer, Friedrich (2010) Die Verzehrungssteuer 1829-1913 als Grundlage einer umwelthistorischen Untersuchung des Metabolismus der Stadt Wien, Social Ecology Working Paper 129, P34 より引用

¹⁶ 同上, P39 より引用

¹⁷ <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>より著作作成

地図上 番号	リーニエ関所の名称	現在の位置	現状空間の属性	現状周辺の重要な建物・場所
2	Nussdorfer Linie	Nussdorfer Straße 76-77	主要街路 (straße)	Nussdorfer Straße 駅 (U6)
3	Vähringer Linie	Vähringer Gürtel 90-98	リーニエ市壁跡地ベルト (ギムテル環状線)	Volkoper オペラ座、 St.-Johannes-Hospital-チャペル、 Vienna Vähringerstraße-Volkoper 駅 (U6)
4	Hernalser Linie	Zimmermannsgasse 3-6	小道 (Gasse)	
5	Lärchenfelder Linie	Lärchenfelder Gürtel- Santettystraße	リーニエ市壁跡地ベルト (ギムテル環状道路・緑地)	Josefstädter Straße 駅 (U6)
6	Burggassenlinie	Burggasse 117-119	街路 (straße)・建築物	Lugner City ショッピングモール、 Burggasse-Stadthalle 駅 (U6)
7	Westbahnlinie	Urban-Loritz-Park	リーニエ市壁跡地ベルト (運動公園)	Gürtel 中央図書館、Urban-Loritz- Platz、Burggasse-Stadthalle 駅 (U6)、 Urban-Loritz-Park、ウィーン公会堂、 Märzpark、
8	Mariahilfer Linie	Mariahilfer Straße	主要街路 (straße)	ウィーン西駅 (ÖBB, U6, U3) & スターション シティ、Europaplatz、Christian Broda Platz
9	Gumpendorfer Linie	Gumpendorfer Straße- Sechshauser Straße	リーニエ市壁跡地ベルト (ギムテル上部市鉄道高架)	Gumpendorfer Straße 駅 (U6)
10	Hundstürmer Linie	Schönbrunner Straße 143-145	主要街路 (straße)	Bruno-Kreisky-Park
11	Matzleinsdorfer Linie	Wiedner Hauptstr.- Schußwalgasse- Margareten Gürtel- Matzleinsdorfer Platz	主要街路 (straße)・建築物	Matzleinsdorfer Platz 駅 (トラム地下 線)
12	Favoriten Linie	Südtiroler Platz	広場・主要街路 (straße)	Südtiroler Platz、ウィーン中央駅 (ÖBB, U2)、
13	Sophiengassenlinie	Argentinierstraße 67-69	街路 (straße)	Quartier Belvedere 再開発地区
14	Belvederelinie	Landstraße Gürtel- Ghegastraße	リーニエ市壁跡地ベルト (ギムテル環状道路・公園)	Schweizergarten 公園
15	St. Marxer Linie	Leberstraße- Grasberggasse-Kennweg- Landstraße Hauptstraße	主要街路 (straße)・広場	Vienna Bio Center St. Marx 駅 (ÖBB)

表 3-1

■リーニエ市壁上のゲート・関所の位置をウィーン現在の地図に落とし込み、現在の位置、現状空間の属性、現在の位置周辺の必要な建物や場所をまとめ、比較した。

●過去に都市を出入りする重要な街道が通る関所・ゲートの場所は今もリーニエ市壁跡地ベルト沿線で広場、ターミナル駅等重要な交通要衝になっており、その周辺で今尚開発が行われているのがみられる。殆どのゲート・関所の跡地は市壁の部分と比べて広く、交流の利便も良いため、19 世紀末から今まで、広範囲の人々が利用するオペラ座や図書館等の公共施設をその周辺に建設してきた。リーニエ市壁跡地ベルトはその全体的な線形が市壁のラインを継承しているだけでなく、沿線の節点的な空間の分布も関連性を示している。

■リーニエ市壁が撤去される前の 1887 年、リーニエ市壁跡地での都市鉄道やギムテル環状線整備等の都市改造がほぼ竣工した 1912 年、そして現在の三つの時期のウィーン地図の中からリーニエ市壁・跡地沿線の部分を抽出し、比較してその変化を調査した。













Stadtplan 1887	Generalstadtplan 1912	Stadtplan 2017
		
		
		
		

表 3-2¹⁸

¹⁸地図 Stadtplan 1887、Generalstadtplan 1912、Stadtplan 2017 より著者が加工、加筆作成

Stadtplan 1887	Generalstadtplan 1912	Stadtplan 2017
		
		
		
		

表 3-3¹⁹

¹⁹地図 Stadtplan 1887、Generalstadtplan 1912、Stadtplan 2017 より著者が加工、加筆作成






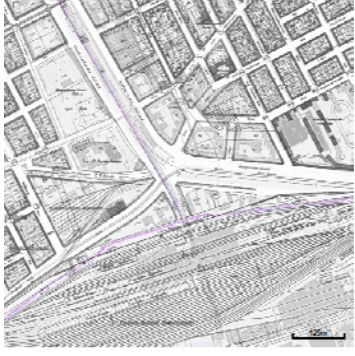



Stadtplan 1887	Generalstadtplan 1912	Stadtplan 2017
		
		
		
		

表 3-4²⁰

²⁰地図 Stadtplan 1887、Generalstadtplan 1912、Stadtplan 2017 より著者が加工、加筆作成

Stadtplan 1887	Generalstadtplan 1912	Stadtplan 2017
		
		
		
		

表 3-5²¹

²¹地図 Stadtplan 1887、Generalstadtplan 1912、Stadtplan 2017 より著者が加工、加筆作成

Stadtplan 1887	Generalstadtplan 1912	Stadtplan 2017
		
		
		
		

表 3-6²²

²²地図 Stadtplan 1887、Generalstadtplan 1912、Stadtplan 2017 より著者が加工、加筆作成

・リーニエ市壁跡地ベルトの現状写真



西ギュルテルの市鉄高架橋区間 現地調査写真



西ギュルテルの中央緑地区間 現地調査写真



西ギュルテルの中央歩道・自転車道区間 現地調査写真



南西ギュルテルの掘割型市鉄線路空間 現地調査写真



西ギュルテルのトラム路線区間 現地調査写真



南ギュルテルの平面道路・トラム線区間 現地調査写真

3.4 小結

●ウィーンの二重の市壁の役割と意義の変遷

内側の市壁:

- ・近世に至るまで、ウィーンの内側市壁とグラシス地帯は城郭都市を敵から守る阻隔性を持った防御境界の役割を担った。
- ・内側市壁外のフォアシュタットへ手工業者等が移住して市街地が徐々に形成され、旧市街の居住者が貴族や皇族が主となったバロックの時代で、市壁は統治者の権威を示す象徴的な存在であった。
- ・19世紀半ばに内側の市壁は撤去され、跡地とグラシス上にリンクシュトラッセと沿線の象徴的な大型公共建築を作った都市大改造はウィーンの都市形態を根本的に変えていないが、都市の核心となるエリアは旧市街中心の大聖堂から公共的な機能を持つ施設が集まるリンクシュトラッセ沿線の地帯へと移りかわった。
- ・中世からの旧市街を囲むリンクシュトラッセは、ウィーンの文化遺産となる中心地帯を画定し、近代以来の都市開発のなかで、保存地帯の境界として役立った。
- ・リンクシュトラッセと沿線地帯の新古典主義の建築群はウィーンの文化的象徴として重要な観光目的地となっている。

リーニエ市壁:

- ・近世に市街化したフォアシュタットの防御境界として造られた。
- ・1829年から1890年にかけてリーニエ市壁のゲート上で関所を設け、税を徴収した。これが市壁内外での物価の差に繋がり、すすんでは市壁上ゲートの外側周辺での市街地形成の要因にもなった。この期間、リーニエ市壁は経済的境界の役割を担っていた。リーニエ市壁内のフォアシュタットが正式にウィーン市に合併したのは1950年で、すなわちウィーンの経済的境界は市域の境界より先だって拡張したのである。
- ・19世紀半ば、産業の発達で鉄道が敷設されると、リーニエ市壁沿いの北、西、南三方に大規模な駅が建設された。鉄道に伴い、物流運輸や工場等がウィーン市南側のフォアオルトの地域に多く建てられた。此处で、リーニエ市壁は近代迄に形成した文脈の連なる市街地と工業地帯との間の境としての意義がある。
- ・19世紀末にリーニエ市壁が撤去され、その跡地周辺にギョルテル環状線とウィーンの都市鉄道を整備した。此处で、リーニエ市壁は両側の交流を妨げる物的な障碍の線から沿線上の移動を目的とした交通機能を担う環状都市骨格へと変化した。
- ・19世紀後半以降にフォアオルトの市街地が形成された以来、リーニエ市壁両側では住民の社会階層の差異が明らかであった。19世紀後半から20世紀初頭の労働者向けの低廉住宅地から第一次世界大戦後の復員軍人や破産者の集まる地域となり、20世紀後半からは、中近東からの移民の集中するエリアとなった。リーニエ市壁又はその跡地に形成したベルト空間はこれらの境界に位置する。

▽1200～1680
内側市壁の建設、増築
・オスマントルコ軍の包囲に備える為
▽1704～1738
リーニエ市壁の建設、補強
・クルク反乱軍とトルコ軍の防御
▼リーニエ市壁内の市街地形成
▼リーニエ市壁の外側に鉄道駅を配置
▽1858～
内側市壁の撤去、都市改造
▼リーニエ市壁外側の市街地と工業地形成
▽1894
リーニエ市壁の撤去
▽1895～1906
ギュルテル環状線の整備
▽1925～1934
南西ギュルテル上の緑地整備
▼ギュルテル外側に市営住宅を大量建設
▽1968～
ギュルテル上の高架道路計画
▼モタリゼーションでギュルテル沿線衰退
▼中東及東欧の移民がギュルテル沿線集中
▽1995～
EUプロジェクト「ギュルテル+」

・リーニエ市壁・市壁跡地の役割変遷

・近世
(リーニエ市壁存在)
◆役割:阻隔的な防御境界
市街地の境
・近代
・19世紀末迄
(リーニエ市壁存在)
▷市壁上に税関設置
◆役割:都市の経済的境界
市街地と工業地帯の境
・世紀末の都市大改造期
(リーニエ市壁撤去)
▷跡地にギュルテル環状線等整備
◆役割:公共交通重視の都市骨格
・「赤いウィーン」社民党市政期
▷南西ギュルテルでの緑地整備等
◆役割:憩い空間の受け皿
・第二次世界大戦後
▷戦災復興、モタリゼーション化
◆役割:自動車交通重視の都市骨格
・現代
▷ギュルテル沿線での都市再生
◆役割:多様な公共空間の受け皿
公共交通重視の都市骨格

・ウィーンの都市変遷の中での二重の市壁

・参考文献

- (1) 野田裕康 , ウィーンの都市構造と住宅政策, 日本不動産学会誌/第 17 巻 第 1 号, 2003 年 7 月
- (2) 吉崎真人 木多道宏 吉岡聡司 張海燕, 中東欧の近代都市建設と都市計画に関する研究その 1ーブダペスト、プラハ、ウィーンの都市拡張と都市改造一, 平成 23 年度日本建築学会 近畿支部研究発表会
- (3) 河田智成, アドルフ・ロースのウィーン中心街区計画について, 日本建築学会計画系論文集 第 500 号 , 251-258, 1997 年 10 月
- (4) 加藤哲男, ウィーンの都市計画, 名古屋産業大学紀要 第 2 号
- (5) 海老澤模奈人, オットー・ヴァーグナーの『大都市』について, 学術講演梗概集 F-2 建築歴史・意匠, 2004 年 7 月
- (6) 上田浩二(2014)「ウィーンー「よそもの」がつくった都市ー」, 筑摩書房
- (7) 田口晃 (2008) 「ウィーン都市の現代」, 岩波書店
- (8) アルド・ロッシ 『都市の建築』 大島哲蔵、福田春虔訳 株式会社大龍堂書店
- (9) カール・E・ショースキー 『世紀末ウィーン 政治と文化』安井琢磨訳 岩波書店.
- (10) Hauer, Friedrich (2010) Die Verzehrssteuer 1829-1913 als Grundlage einer umwelthistorischen Untersuchung des Metabolismus der Stadt Wien, Social Ecology Working Paper 129
- (11) Lichtenberger, Elisabeth “Urban decay and urban renewal in Budapest and Vienna, a comparison” , in Acta Geographica Lovaniensia, Vol.34, 1994, pp.469-477
- (12) Rief Vernay, Barbara-Construire sur le passé Patrimoine culturel urbain et politiques de Developpement--Etude comparative sur le role des quartiers historiques dans les politiques de developpement urbain de Vienne et Budapest , Université Paris Ouest Nanterre La Défense/ France, Université Technique de Vienne / Autriche, 2014, Thèse de doctorat en Urbanisme et Aménagement
- (13) Heinz Geretsegger and Max Peintner, *Otto Wagner 1841-1918, The Expanding City, The Beginning of Modern Architecture*, Translated by Gerald Onn, Praeger Publishers New York, Washington, London(1970)
- (14) Elisabeth Lichtenberger, *Austria Society and Regions*, Austrian Academy of Science Press(2000)
- (15) Brunner, Karl and Petra Schneider(HR.) Umwelt stadt Geschichte des natur und lebensraumes Wien, Boehlau
- (16) Weihsmann, Helmut Das Rote Wien, Sozialdemokratische Architektur und Kommunalpolitik 1919-1934, Promedia
- (17) Lichtenberger, Elisabeth Wien Prag Metropolenforschung, Boehlau (1993)
- (18) Petrovic, Madeleine and Dieter Nagl Der Wiener Gurtel Wiederentdeckung einer Prachtstrasse, Chritian Brandstatter Verlag, 2009
- (19) Wien,Urbion Urban Intervention Gürtel West 2000
- (20) Asadi, Shams and Monika Mokre Urbane Kulturen Kunst und Kultur in der Stadtentwicklung am Beispiel von URBAN Wien Gurtel Plus, Die Deutsche Bibliothek 2002
- (21) Translation: Mag. Sigrid Szabo, Foreign Language Unit of the City of Vienna
- (22) STEP 2025 Urban development plan Vienna

第4章 リーニエ市壁跡地周辺の空間構成

- 4. 1 典型的な空間構成の選定と断面の抽出
- 4. 2 抽出した各断面空間の調査
- 4. 3 リーニエ市壁跡地周辺典型的な空間構成の類型
- 4. 4 小結

4.1 典型的空間構成の選定と断面の抽出

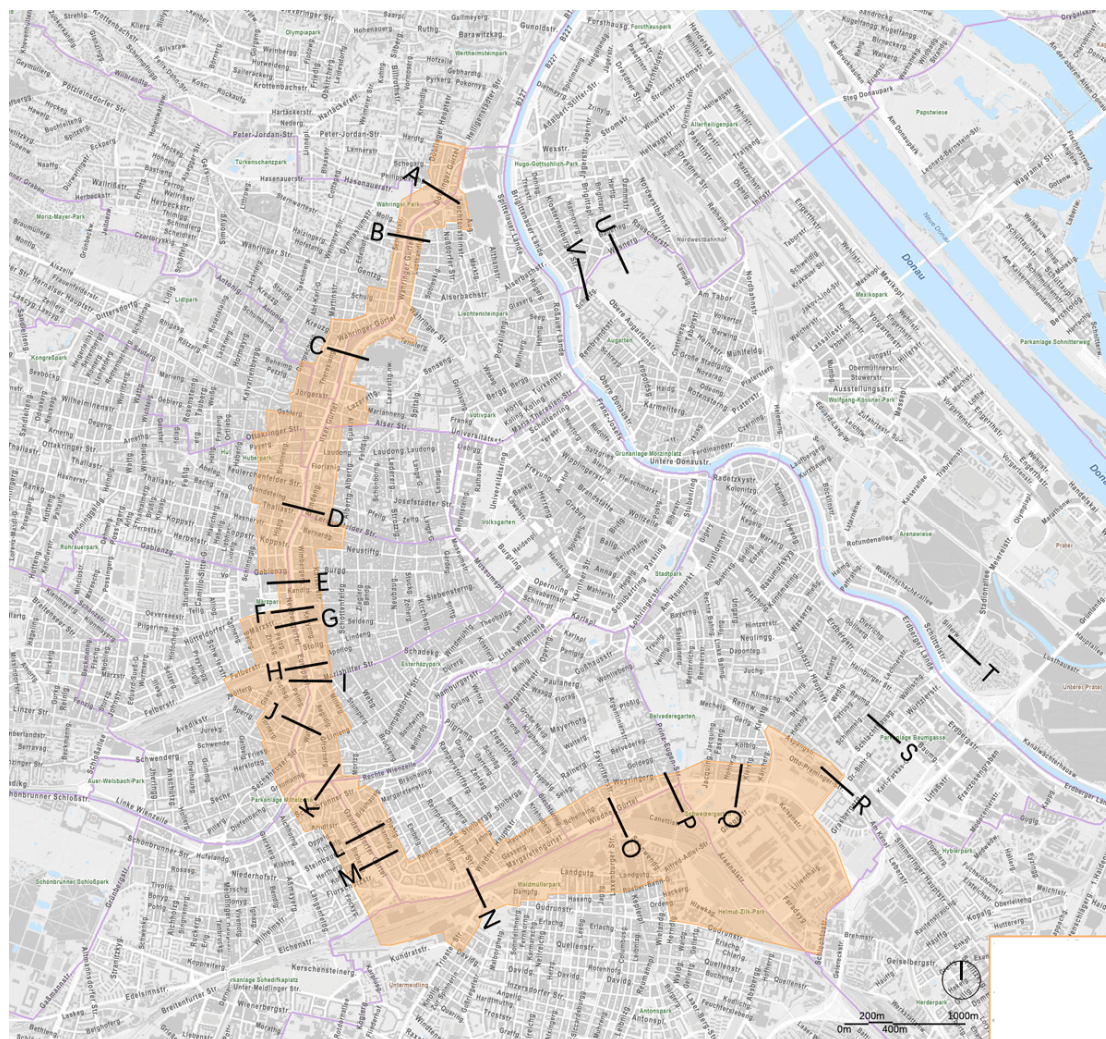


図 4-1¹ 抽出断面箇所分布図

■リーニエ市壁跡地ベルト沿線から典型的空間構成を選定

・現地調査を通して、リーニエ市壁跡地周辺の空間構成を考察した。リーニエ市壁ベルト（以下「ベルト」と称する）沿線上の空間形態と機能分布、ベルト両側に隣接する建築物や広場等との関連性、リーニエ市壁跡地空間の周辺都市空間全体の中での位置づけから、22箇所の典型的空間構成を選定した。その内の18箇所は、リーニエ市壁跡地上のギュルテル環状道路に隣接する14の地区を対象とした「ギュルテル目標プロジェクト」(Zielgebiet Gürtel)の範囲内(図 5-1)に位置している。これ等の場所では建築や公共空間の改修を始め、高架下の活性化、歩行者空間と自転車専用道の設置等が行われている。

・典型的空間構成の選定方法

- 1) リーニエ市壁跡地ベルト上の空間形態と機能分布に対する考察に基づき、ベルトの沿線をそれぞれの特徴にちなんで区間分けをする。それぞれの区間に於いてのそのベルト上の空間を普遍的に代表できるような箇所を一つ選定する。
- 2) リーニエ市壁跡地ベルト上とその両側に位置する建築物や広場等に対する考察に基づき、沿線に教会やターミナル駅等の特別な施設が存在する箇所；沿線に重要な公園や広場を隣接した箇所；ベルト上に特別な施設や空間が存在する箇所を選定する。

¹ <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>より著作作成

4.2 抽出した各断面空間の調査

■22 箇所からの断面抽出

・選定した 22 箇所の断面をウィーン市政府が提供する Stadtplan3d(ViennaGIS)のウィーン市街地 3D 建築モデルデータ及び地形モデルデータと Stadtplan(ViennaGIS)の都市地図 CAD データに基き、現地調査と航空写真から得た情報を加えて各断面の図面作成を行った。断面図ではリーニエ市壁跡地ベルト上各機能部分の幅や重要な構築物の高度、両側隣接する建築物の高度等測量した数値を標記し、両側隣接街区との空間関連性も表した。

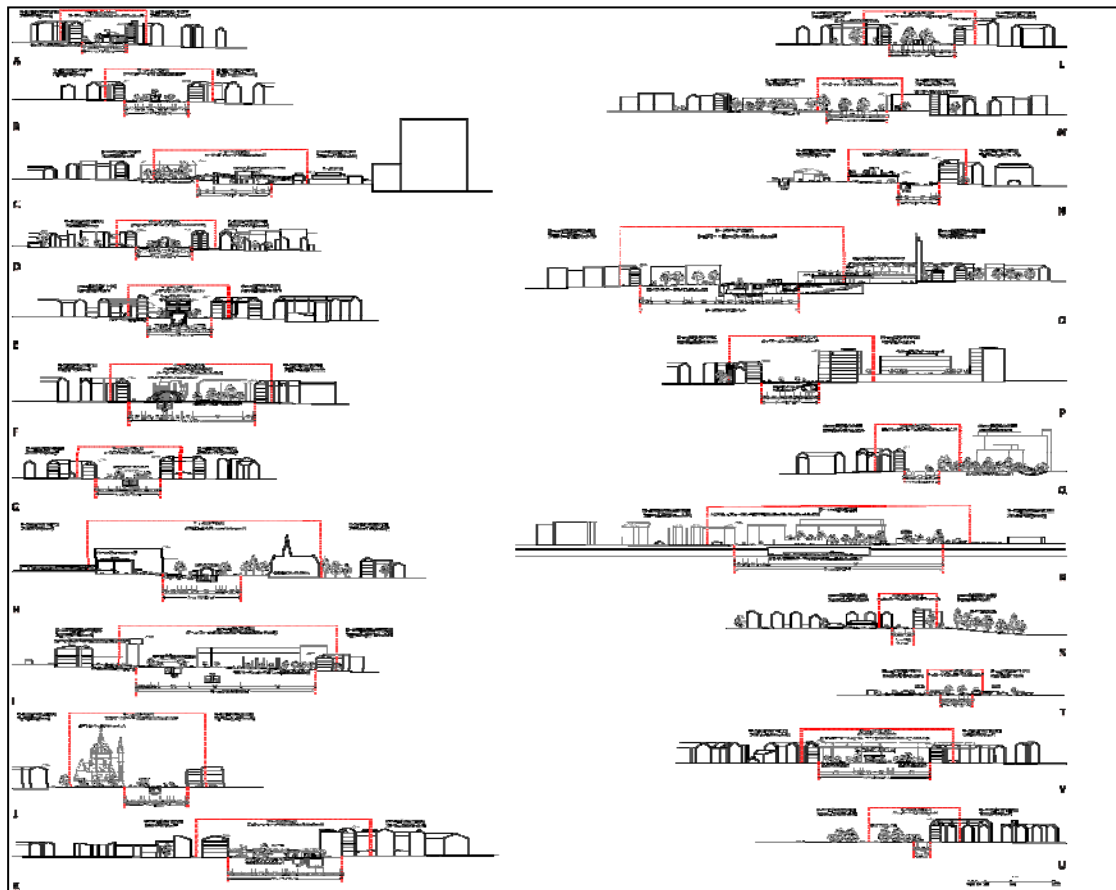
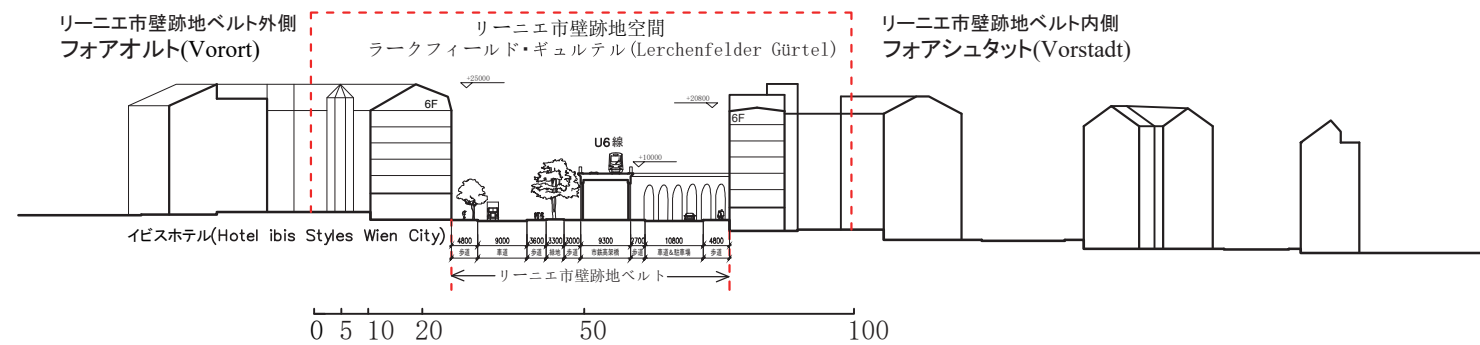


図 4-2 抽出した 22 箇所の断面図

5.2.A 抽出した断面空間 A



A-A 断面周辺の空間構成

縮尺：1:1400

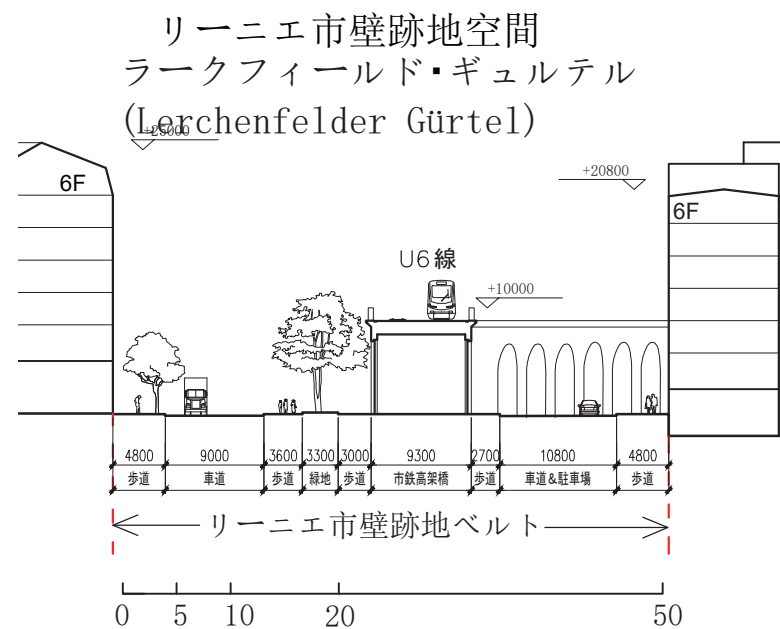
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

- ・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連:

西ギュルテルの北西方向は地勢が徐々になくなっていくため、リーニエ市壁跡地空間内外の街区は高差があり、外側が高くなっている。両側の街区とも1848年から1918年の間に建てられた五・六階建の近代建築が主である。



現地調査写真



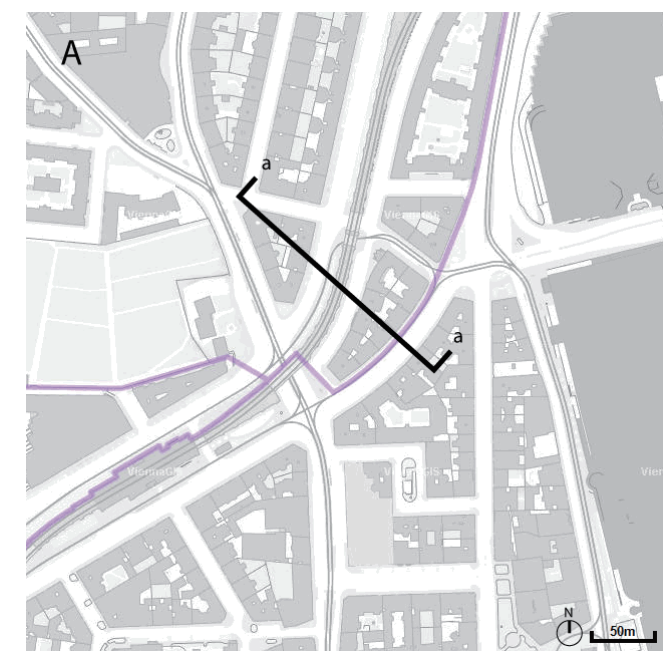
A-A 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細

縮尺：1:700

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

- ・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用:

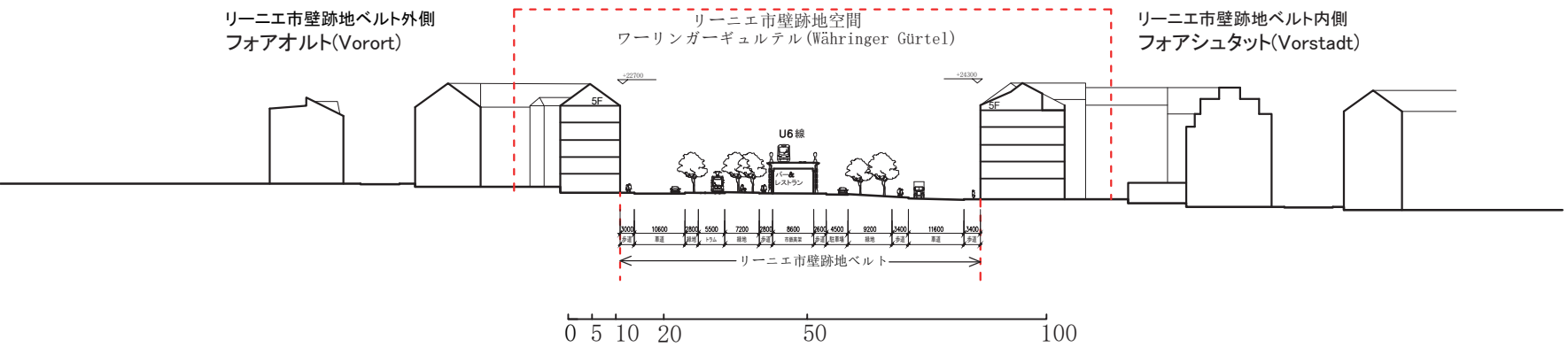
この箇所ベルトは西ギョルテル環状線の北端部分に位置し、19世紀末に築かれた都市鉄道の高架が広幅員な中央帯上に存在する。高架外側の中央帯では歩道の他に高木が植えられ、外側の街路が樹陰豊かな並木道になっている。高架内側の街路は交通が付近の街路へ分流された為、一部が駐車場として利用されている。この箇所付近の高架下アーチ空間は飲食店や事務所等として利用され、内側の街区との間は歩行者が往来し易い。



断面 A 箇所周辺平面図

(Stadtplan(ViennaGIS)より筆者作成)

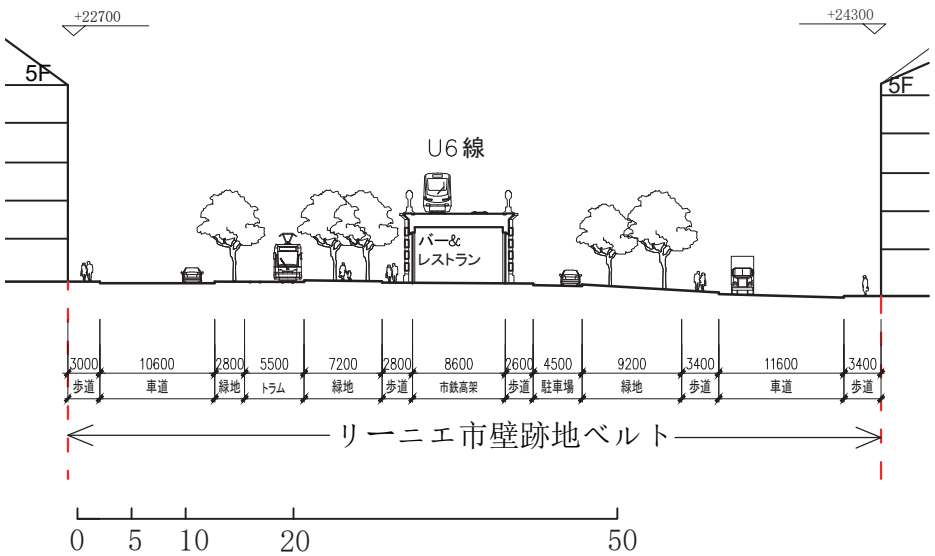
5.2.B 抽出した断面空間B



B-B 断面周辺の空間構成
縮尺：1:1400
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：
リーニエ市壁跡地空間内外の街区は多少の高差があるが、顕著でない。両側の街区とも1848年から1918年の間に建てられた五階建の近代建築が主で、部分に戦後再開発された建築が存在する。両側街区の規模は小さく、そのほとんどは都市鉄道の高架が建設される以前にリーニエ市壁の外側に計画され、今のベルトとその中央帯の基盤も同時にできた。その後整備された都市鉄道の高架と共に、これら周辺の都市空間は19世紀後半の都市改造で形成した西ギュルテルの市街地の最も典型的な例である。

リーニエ市壁跡地空間
ワーリンガーギュルテル (Währinger Gürtel)

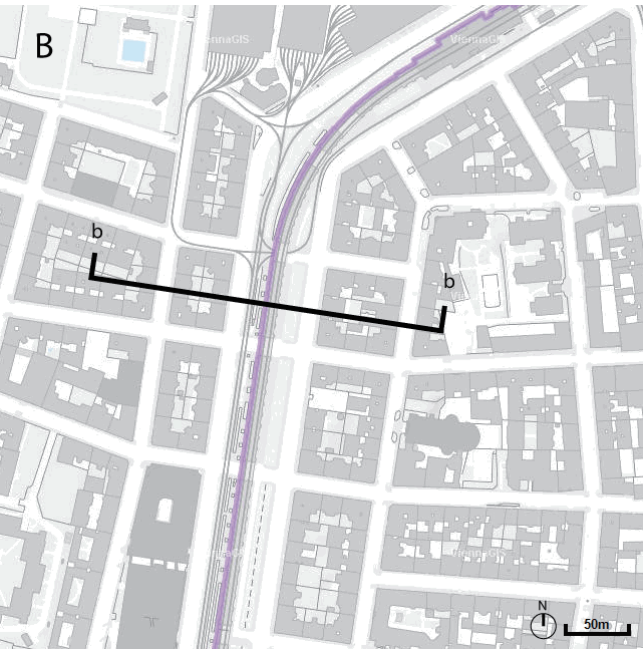


B-B 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細
縮尺：1:700
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：
この箇所のベルトは西ギュルテル環状線の北部分に位置し、19世紀末に築かれた都市鉄道の高架が広幅員な中央帯上に存在する。高架両側の中央帯では並木が植えられ、歩道や緑地の他に外側の中央帯ではトラムの軌道敷、内側の中央帯では駐車場が整備された。90年代以降のURBION都市再生プロジェクトで、この箇所付近の高架下アーチ空間はバーやカフェ等の飲食・娯楽施設が進駐し、両側の中央帯上はテラス席やストリートフェニーチャが配置され、ベルト両側の住宅街区に適合したウィーンの日常的な余暇の空間を形成している。両側の車道はギュルテル環状線の幹線道路として、交通の流れは大きい。

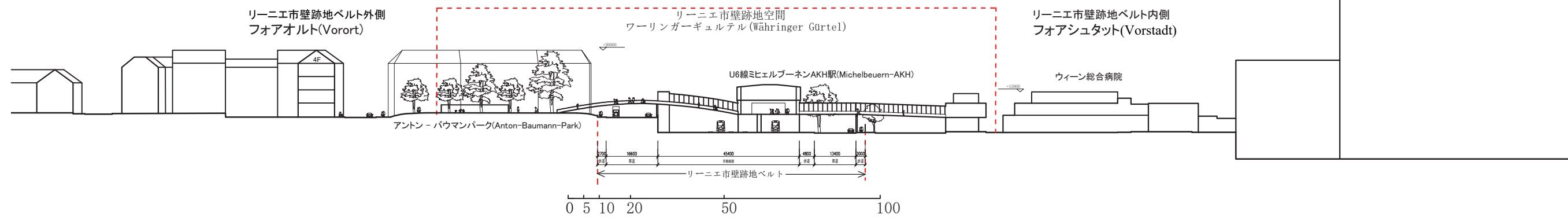


現地調査写真



断面B 箇所周辺平面図
(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

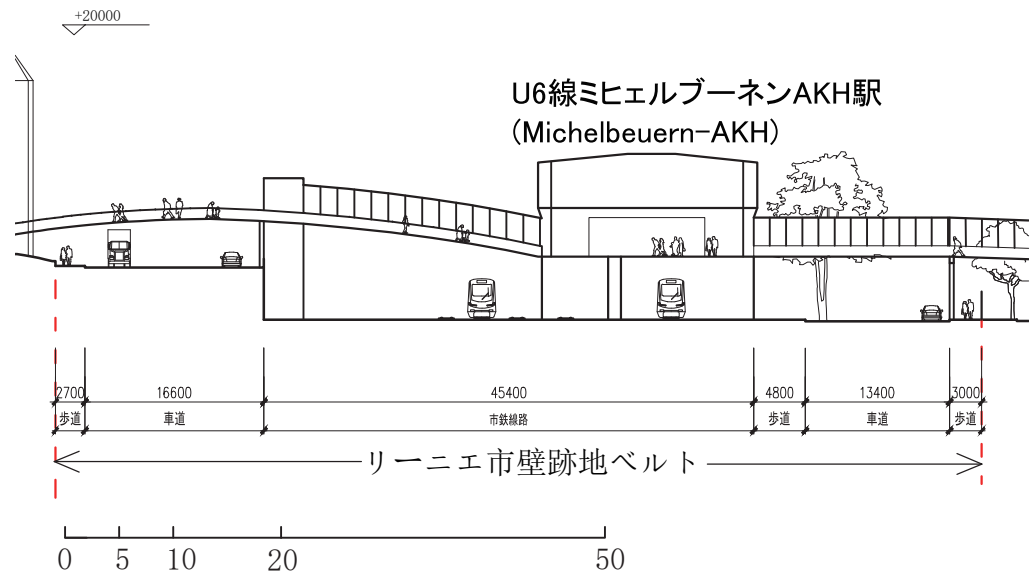
5.2.C 抽出した断面空間 C



C-C 断面周辺の空間構成
縮尺：1:1400
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：
この西ギュルテルの曲がり角では、元々高差を利用してリーニエ市壁が築かれていた。ギュルテル環状線の外側部分は市壁存在時に先に建設された為、市壁撤去後に整備された都市鉄道と内側部分と異なる面に存在している。この高差の為、この近辺のギュルテル内外の都市のコンテクストも大きく異なり、外側は1848年から1918年の間に建設された街区が主で、内側には19世紀に移転してきたオーストリア最大のウィーン総合病院の広い敷地が隣接し、戦後の建て替えで基壇と二本の大きな病棟タワーによるメガストラクチャーができた。ベルト外側の高台にはアントン・バウマンパークがあり、中央帯上の都市鉄道の駅とベルト内側の病院を歩道橋で繋いでいる。この歩道橋は近辺ベルト両側を行き来できる唯一の通路である。

リーニエ市壁跡地空間
ワーリingerギュルテル (Währinger Gürtel)

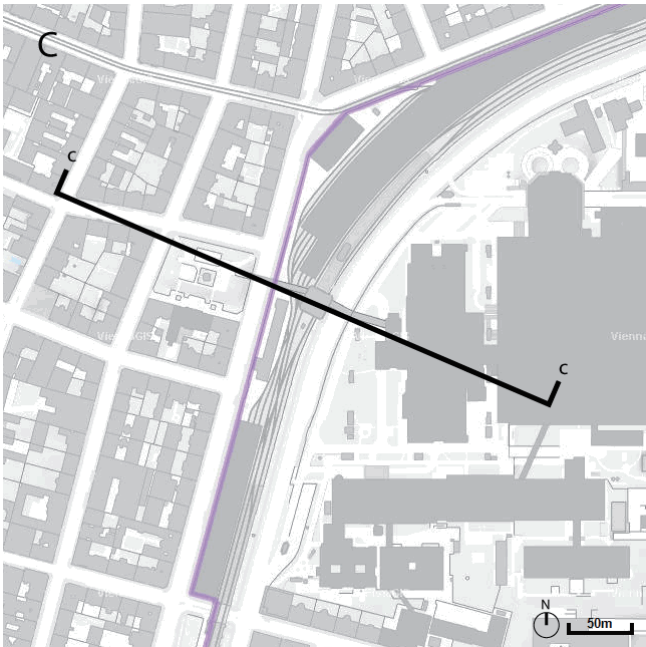


C-C 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細
縮尺：1:700
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：
この箇所のベルトは西ギュルテル環状線上の大きな曲がり角の場所に位置し、都市鉄道の線路、車両基地及び駅が中央帯をほぼ占拠している。線路内側中央帯の街路沿いでは高木の街路樹が配置されており、反対の外側街路沿いはほぼ緑化されていない。全体的にベルト上の利用は車道と都市鉄道の施設帯に分かれ、中央帯外の車道とその他の部分間は大きな高差が存在し、空間が分断されている。

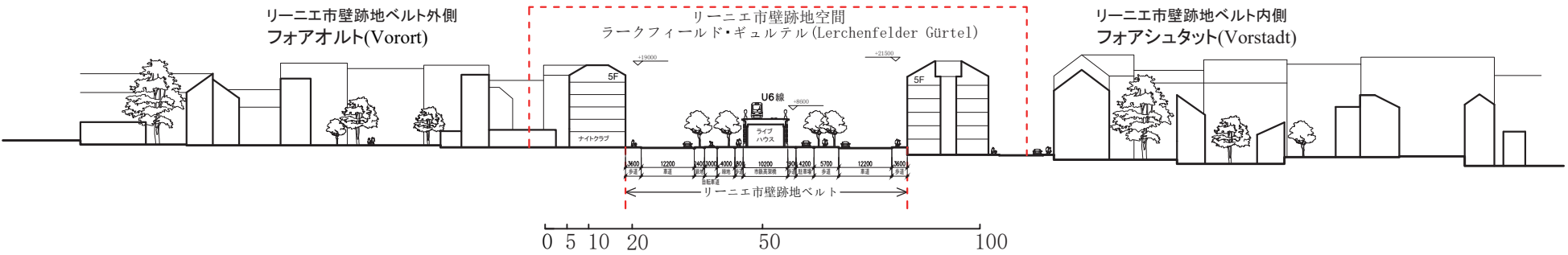


現地調査写真



断面 C 箇所周辺平面図
(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.D 抽出した断面空間D

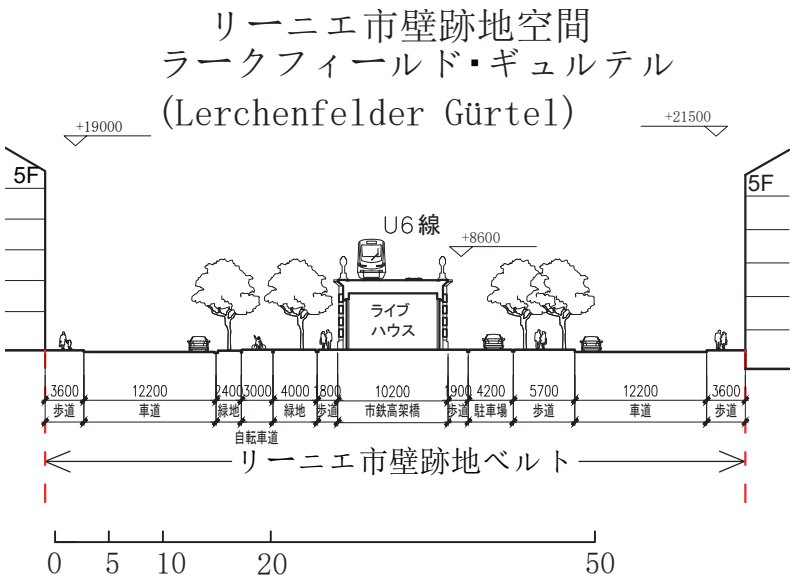


D-D 断面周辺の空間構成
縮尺：1:1400
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：
リーニエ市壁跡地空間内外の街区とも1848年から1918年の間に建てられた近代建築が主であるが、その歴史はリーニエ市壁が存在した19世紀前半へ遡ることができる。特に外側のノイラチェンフェルドはリーニエ市壁の外側で最も早くできた街である。ベルト外側の街区は規模が大きく、二階から五階の様々な高さの建物が存在する；内側に隣接する街区は比較的に小さく、建物も五・六階建てで整然としている。

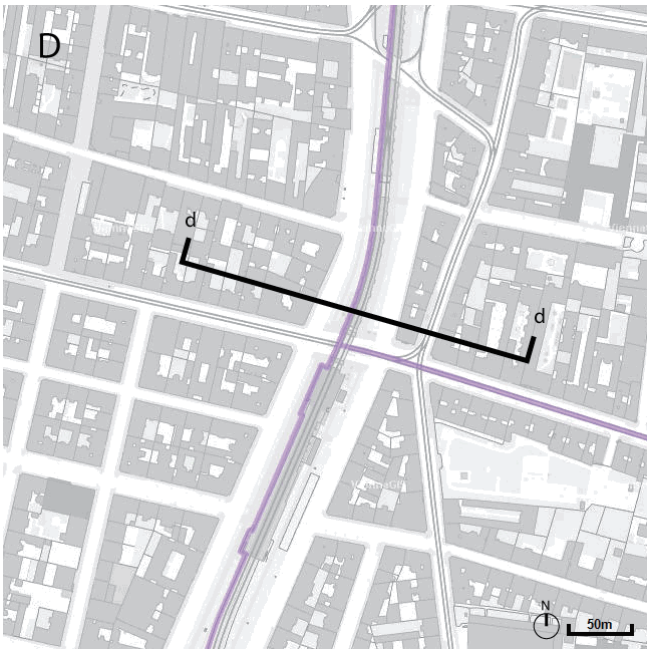


現地調査写真



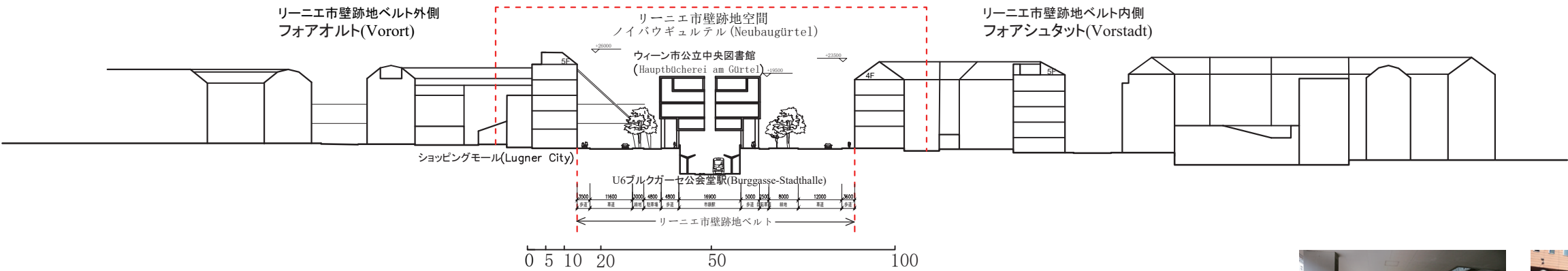
D-D 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細
縮尺：1:700
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：
この箇所のベルトは西ギュルテル環状線上の歓楽街であり、19世紀末に築かれた都市鉄道の高架が広幅員な中央帯上に存在する。高架両側の中央帯では並木が植えられ、歩道や緑地の他に外側の中央帯では自転車道、内側の中央帯では駐車場が整備された。この箇所付近の高架下アーチ空間はライブハウスやナイトクラブ等の娯楽施設が進駐し、ベルト両側の建物にも類似した機能が入っており、ウィーンの有名な「夜の街」となっている。両側の車道は交通の流れが大きく、騒がしい夜店も車の通過音の隠しで周辺への影響が明らかでない。



断面 D 箇所周辺平面図
(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.E 抽出した断面空間 E

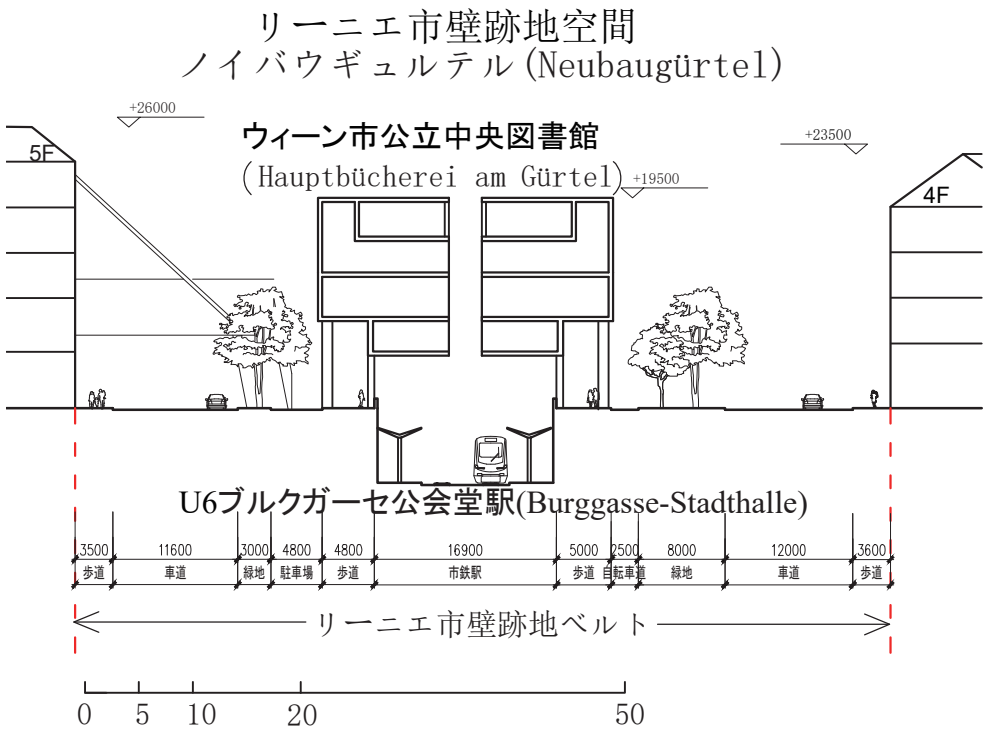


E-E 断面周辺の空間構成
縮尺：1:1400
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：
リーニエ市壁跡地空間内外の街区はほぼリーニエ市壁が撤去された後に整備された。両側の街区とも1848年から1918年の間に建てられた五階建の近代建築が主で、部分に戦後再開発された建築が存在する。この箇所の外側の街区にはウィーン市内有数の大型デパートであるリュグナーシティ・ショッピングモールがあり、その建物は歩道橋を介して直接ベルト上の中央帯空間と繋いでいる。

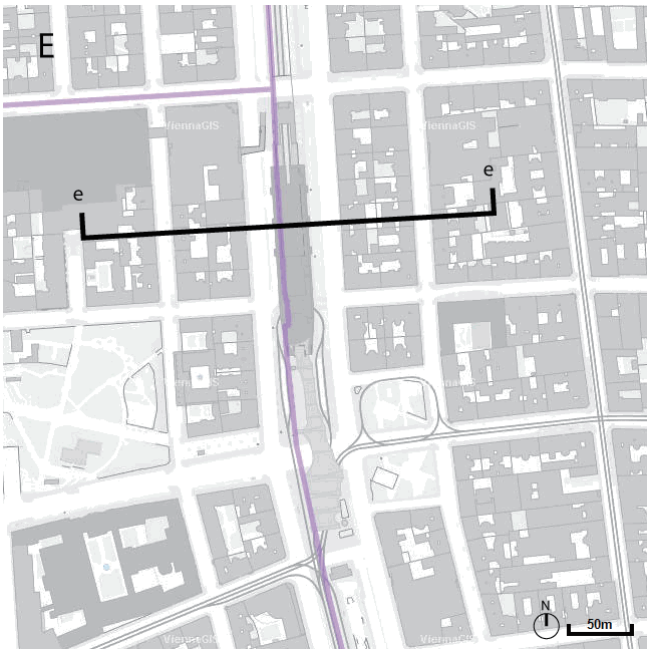


現地調査写真



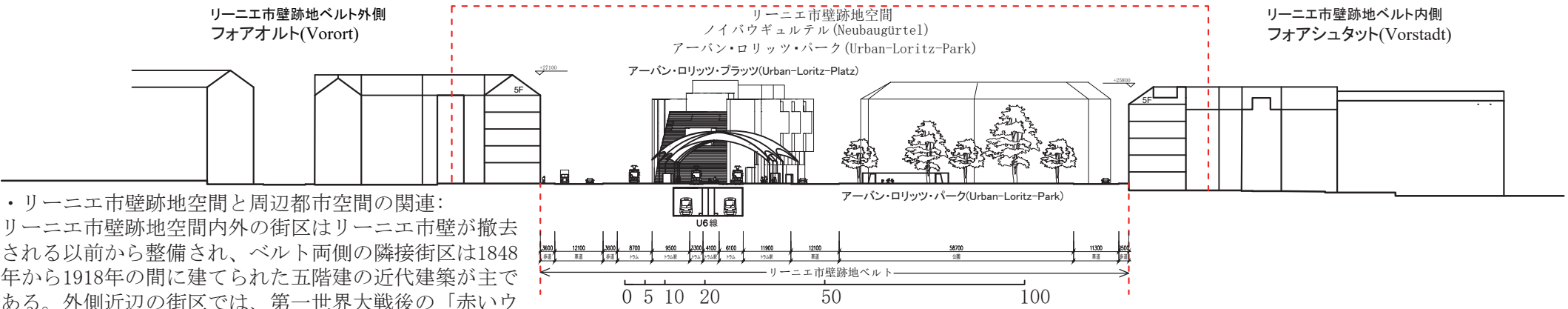
E-E 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細
縮尺：1:700
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：
この箇所のベルトは西ギュルテル環状線上最も重要な再開発が行われた場所である。元々掘割型の都市鉄道の線路・駅が存在した中央帯の上に駅と一体化したウィーンの新しい中央図書館を建設した。図書館北半分の一階はピロティになっており、トラムの線路が回り込んでいる。図書館両側の中央帯の上では街路樹が設けられ、両側車道の影響を隔てている。その他に外側の中央帯上では駐車場、内側の中央帯上では自転車道が設けられている。幹線道路の広幅員な中央帯の上で大型な公共施設の建物を整備した利用の仕方として、リーニエ市壁跡地ベルトの再開発に於いて代表的な空間である。



断面 E 箇所周辺平面図
(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.F 抽出した断面空間 F



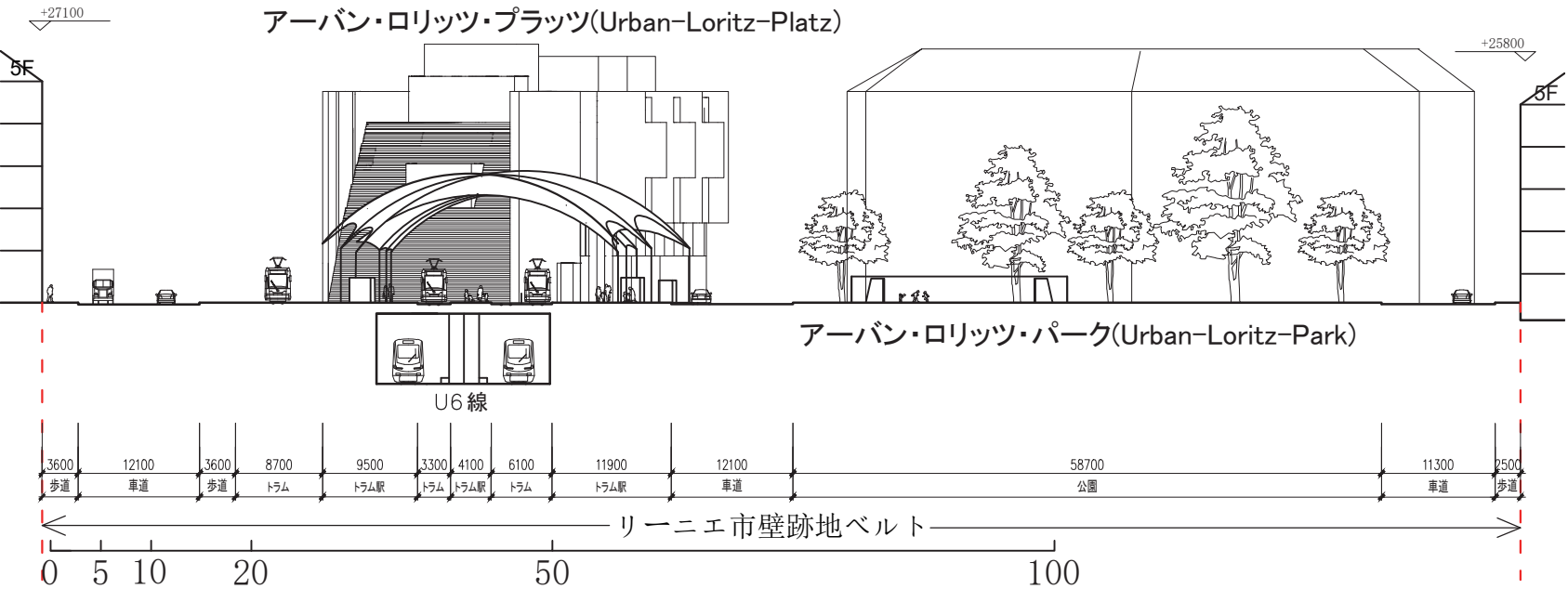
・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：
リーニエ市壁跡地空間内外の街区はリーニエ市壁が撤去される以前から整備され、ベルト両側の隣接街区は1848年から1918年の間に建てられた五階建の近代建築が主である。外側近辺の街区では、第一世界大戦後の「赤いウィーン」社会民主党市政期の間に建てられた市営公共住宅が数か所存在する。市壁跡地空間は隣接するヒュッテルドルファー通り上の広幅員な並木歩道でメルツ・パークとその奥にあるウィーン市体育館と連続な空間を形成している。アーバン・ロリッツ・パークからウィーン市体育館更奥のフォーゲル・ワイト・パークへ蔓延するこのエリアでは、公共施設が緑地や広場によって連なる空間を形成している。

F-F 断面周辺の空間構成

縮尺：1:1400

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

リーニエ市壁跡地空間
ノイバウギュルテル (Neubaugürtel)
アーバン・ロリッツ・パーク (Urban-Loritz-Park)



・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：

この箇所のベルトは西ギュルテル環状線上最も重要な交通の要衝である。リーニエ市壁上のヴェストバーンリーニエ門の跡地周辺はギュルテル環状線とフォアオルトの市街地へ続く重要なヒュッテルドルファー通りが交差するアーバン・ロリッツ・プラッツ広場となっている。この広場はギュルテル中央帯上のトラムハブターミナルとアーバン・ロリッツ・パークによって構成されている。交差点北側の新中央図書館の南向き大階段から交差点の南側にかけての中央帯の上を膜構造大屋根で覆い、その下をギュルテル沿線方向とベルト内外の市街地を結ぶトラム路線が集約したハブターミナルとしている。大屋根の下では売店等も配置され、ウィーンの西側市街地を行き来する人々の重要なミーティングポイントとなっている。税を取り立てる関所の跡地に整備されたアーバン・ロリッツ・パークはヴェストバーン通りの両側に分かれ、遊具やガーデン、そして球技運動のグラウンドが茂る樹木に囲まれた空間になっている。アーバン・ロリッツ・プラッツとその北側ギュルテル上の新中央図書館及び図書館地下の都市鉄道駅はリーニエ市壁跡地ベルト上に交通、文化、レクリエーションの機能を受け持つ複合的な公共空間形成した。

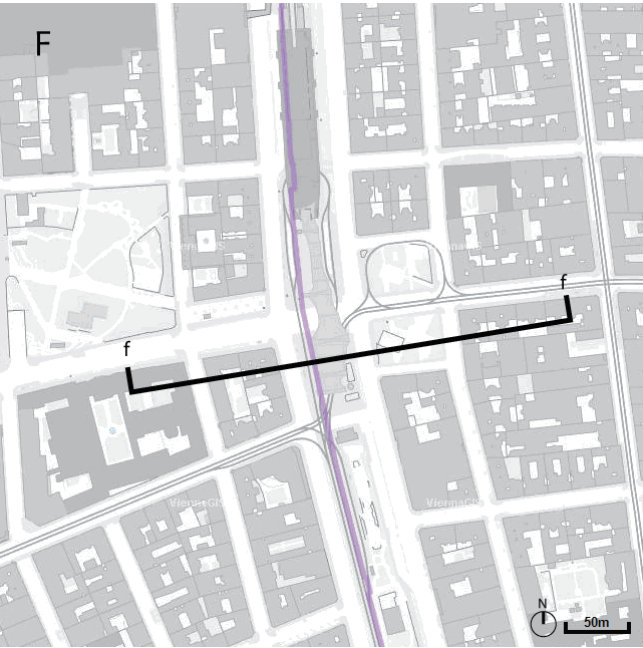
F-F 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細

縮尺：1:700

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)



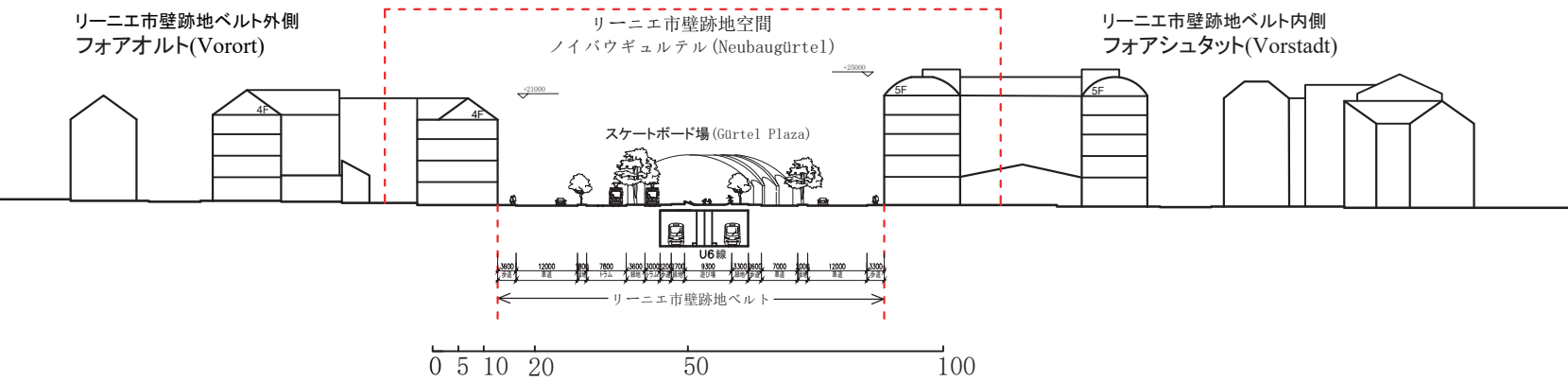
現地調査写真



断面 F 箇所周辺平面図

(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.G 抽出した断面空間 G



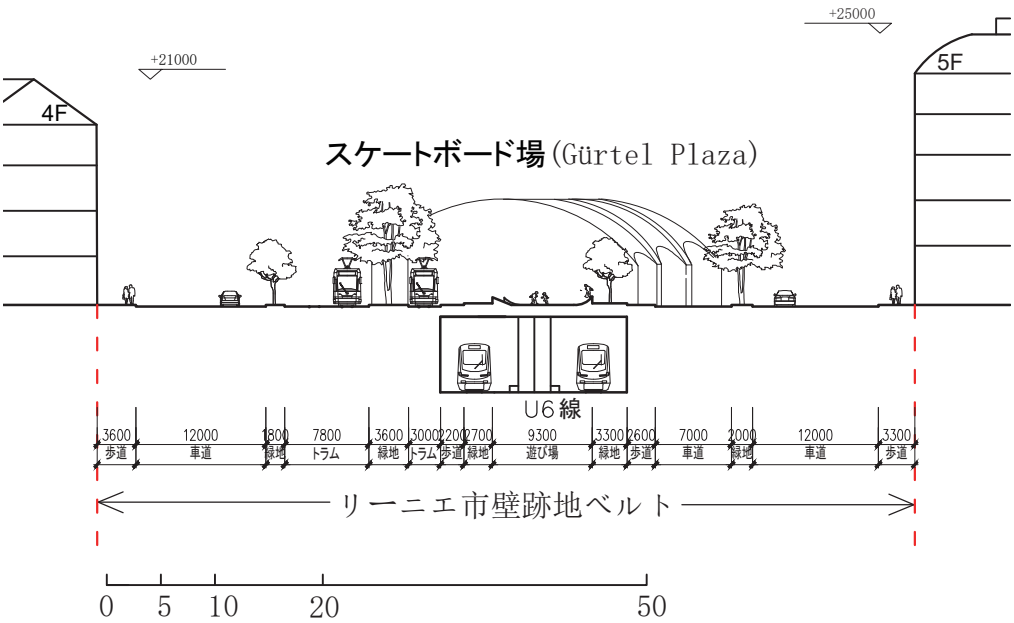
G-G 断面周辺の空間構成
縮尺：1:1400

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：

リーニエ市壁跡地空間内外の街区はリーニエ市壁が撤去される以前から整備され、ベルト両側の隣接街区は1848年から1918年の間に建てられた近代建築と第二次大戦後の復興期に建てられたのが主である。内側の街区は五階建てのリノベーション或は新築した建築が多く、都市の西玄関口であるウィーン西駅に近い為、歴史の長いホテル等が進駐している。それに対して、外側の街区は劣化した1848年から1918年の間に建てられた四階建ての低質な住宅建築が主で、リーニエ市壁跡地ベルトを介して大きな違いを示している。此处では西ギュルテル沿線の色んな都市から社会の問題の要因の一つであるフォアオルトの建築老朽化が明らかに外側の空間の表層に表れている。この箇所のリーニエ市壁跡地空間と内外両側の関連性は連絡通路が少ない為比較的薄く、主にベルト上の沿線方向で空間の連続性を示している。

リーニエ市壁跡地空間
ノイバウギュルテル (Neubaugürtel)



G-G 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細
縮尺：1:700

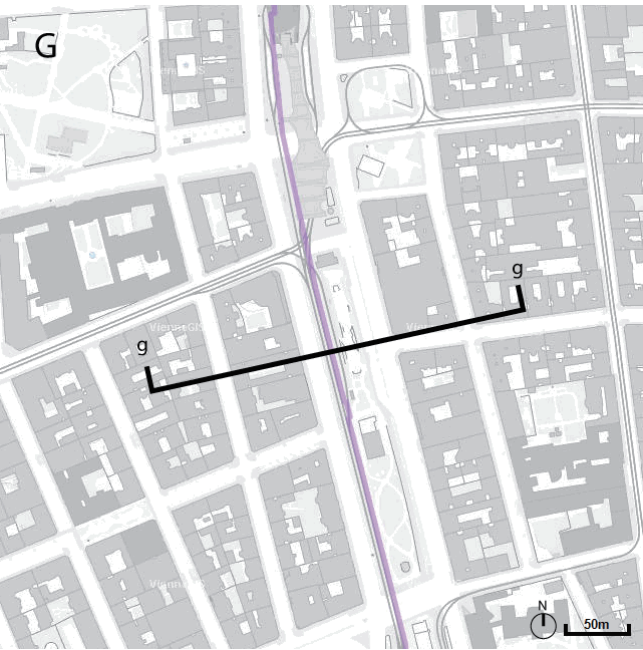
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：

この箇所のベルトは西ギュルテル環状線のアーバン・ロリッツ・プラッツとウィーン西駅の間に位置し、リーニエ市壁が撤去される前から車道と広幅員の中央帯が市壁の外側に整備された最も古い区間である。19世紀末にかけて、この中央帯上では緑地と樹木が配置され、戦没者の記念碑等が建てられた。その為、リーニエ市壁撤去後の都市鉄道建設では、この辺りは地下線の形式をとった。今の中央帯上は並木が植えられ、トラムの軌道敷がその外側寄りに配置されている。この箇所の中央帯の主な部分は「ギュルテルプラザ」と言われ、スケートボード場やアスレチックが配置されている。両側の車道はギュルテル環状線の幹線道路として、交通の流れが大きい為、この辺りで中央帯と両側のアクセスはよくない。しかし、ギュルテルプラザは中央帯上の歩道や自転車道で北側のアーバン・ロリッツ・プラッツと南側のウィーン西駅のエリアと繋がり、青少年の利用者が多くみられる。



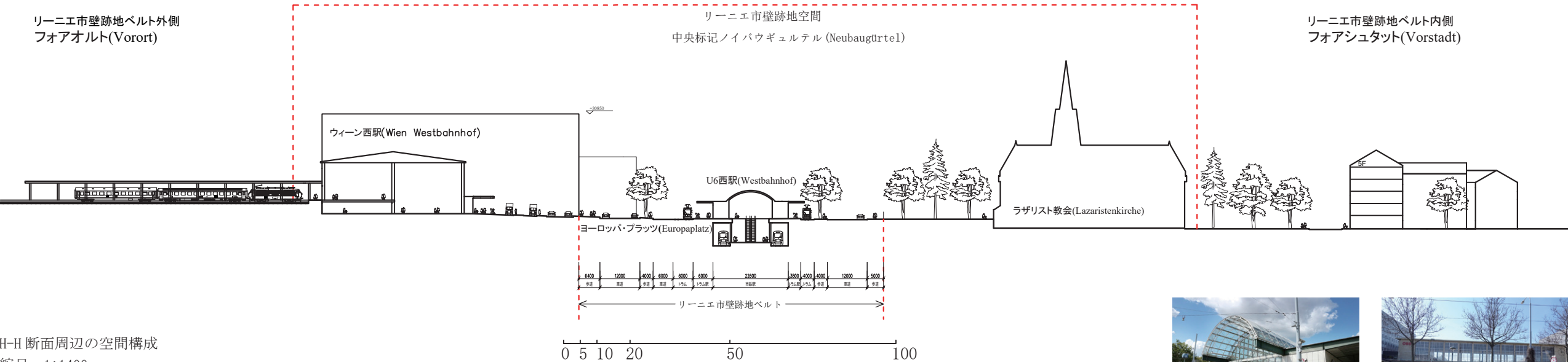
現地調査写真



断面 G 箇所周辺平面図

(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.H 抽出した断面空間 H



H-H 断面周辺の空間構成
縮尺：1:1400

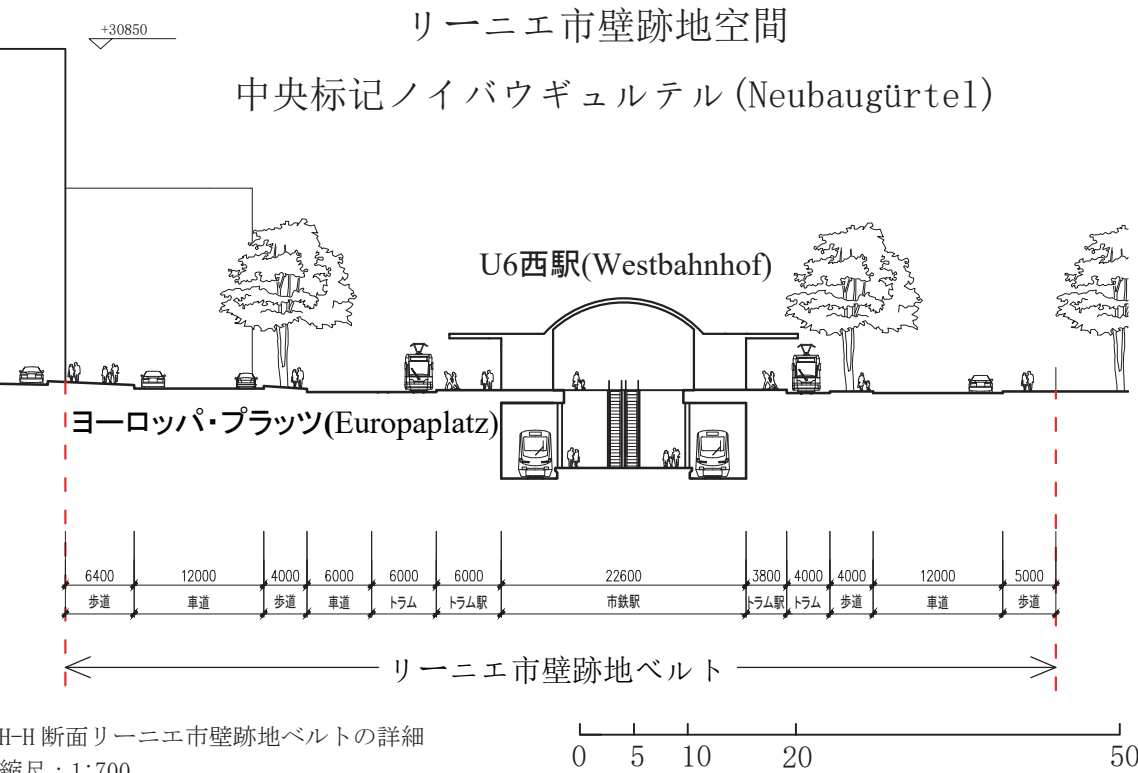
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：

リーニエ市壁跡地空間は外側に位置するウィーン西駅前の広場空間と連なり、西駅の頭端式ホームから第二次世界大戦後復興された新駅舎を抜けて駅前の広々とした公共交通が集約した空間に到達するようなウィーンの西玄関口にふさわしい空間構成になっている。内側に隣接したラザリスト教会及びその付属緑地はリーニエ市壁が存在した時期から市壁の内側にあり、現在は低い塀がギュルテル環状線とその領域を区切っている。教会及びそれに付属した空間はウィーン西駅前から連続した空間と相互アクセスはできないが、視覚的な隔ては無くなったため、「駅前の教会」として認識されるようになった。



現地調査写真

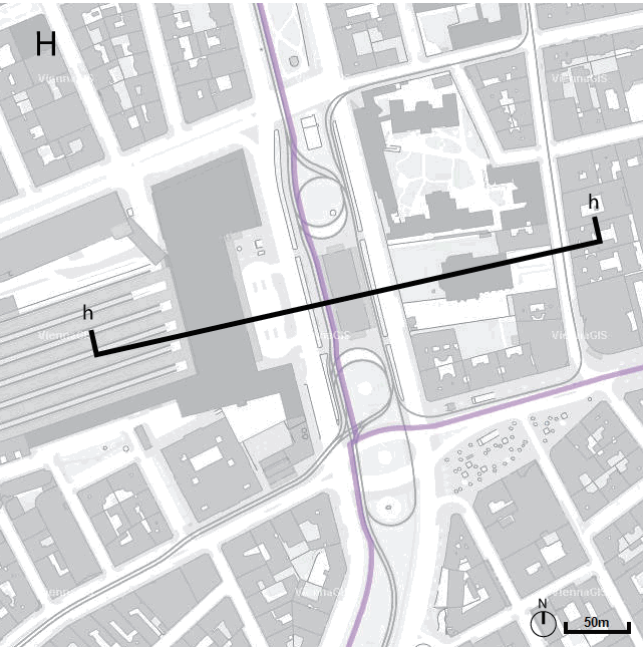


H-H 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細
縮尺：1:700

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：

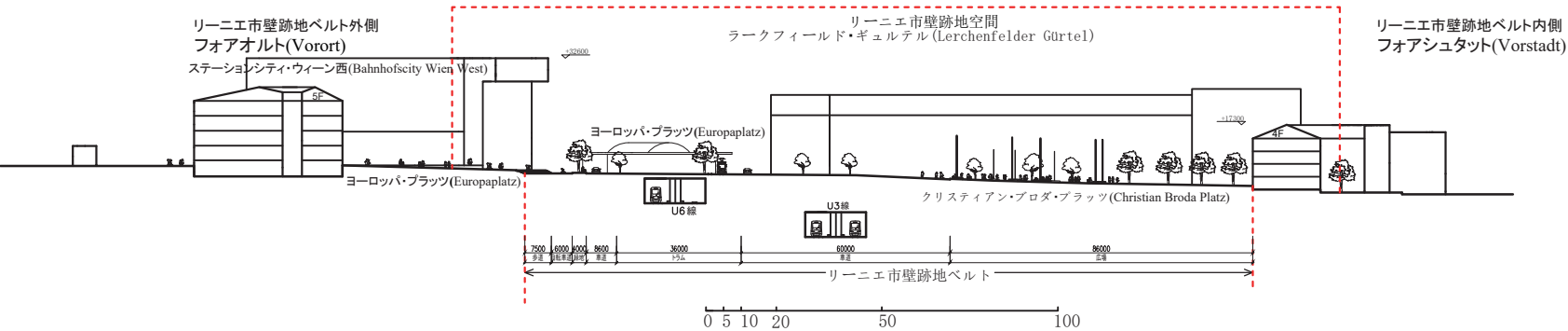
この箇所のベルトは西ギュルテル環状線上最も重要な交通のハブであるウィーン西駅の前に位置する。広幅員な中央帯上では、都市鉄道(今の地下鉄U6)の地下駅の地上出口とトラムのターミナルが一体化した一層の駅舎建築があり、売店等も含んでいる。中央帯両側のトラム軌道敷と車道の間では並木が植えられている。ウィーン西駅側の車道や並木、軌道敷は第二次世界大戦後に整備されたヨーロッパ・プラッツ広場の一部となっている。



断面 H 箇所周辺平面図

(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

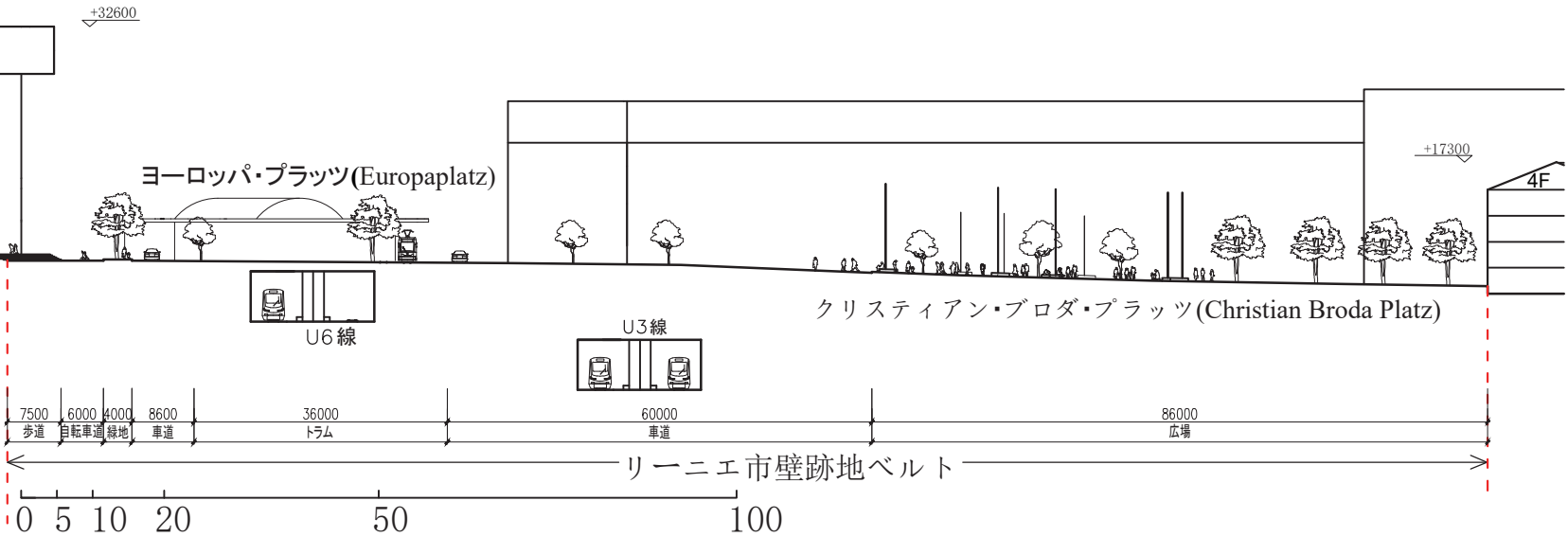
5.2. I 抽出した断面空間 I



I-I 断面周辺の空間構成
縮尺：1:2000
(Stadtplan3d (ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：
リーニエ市壁跡地空間の内側はベルト上のクリスティアンブロダ・プラッツがウィーン随一の商業街であるマリアhilfアー通りの主に歩行者向けの並木通りが整備された区間と繋がり、ウィーン西駅隣接のホテル等が集まるエリアからデパートやブランド店が並ぶエリアへの入り口となっている。外側は近年のウィーン西駅再開発で形成した両翼の「ステーションシティ」複合施設の南部分と繋がっており、門型の形態をしている南翼の建物は、その中庭の公共空間をベルト上の空間と繋がるようにした。この箇所のリーニエ市壁跡地空間はウィーン西駅に纏わる公共空間をマリアhilfアー通り沿線の商業空間と繋げ、1848年から1918年間に形成した交通施設や街区を基に、再開発された新たな建築や広場と共に新たな駅前から商業街の連続した空間を形成した。

リーニエ市壁跡地空間
ラークフィールド・ギュルテル (Lerchenfelder Gürtel)

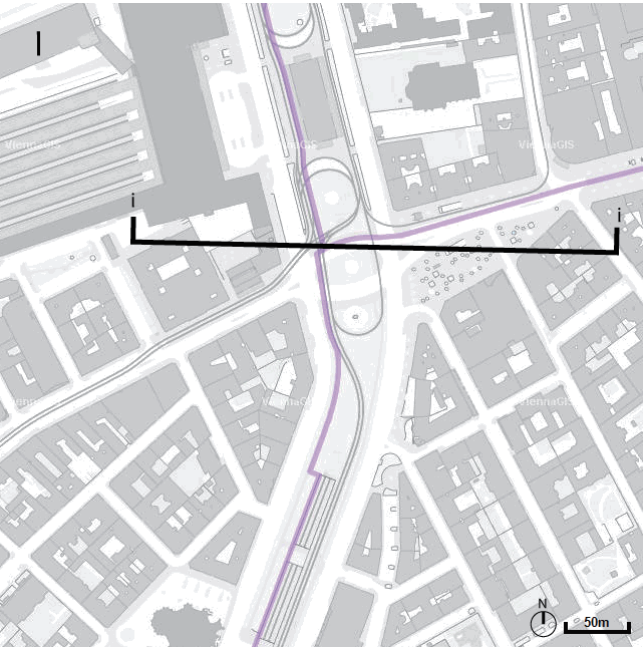


・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：
この箇所のベルトは古くから西ギュルテル環状線上最も重要な商業集積の節点である。リーニエ市壁上のマリアhilfアーリーニエ門の跡地周辺はクリスティアンブロダ・プラッツという名の三角の形状をした広場になっている。1980年代末までの沿線ギュルテル上の不十分な照明による商業の衰退や安全等の問題を解決する為、1990年代から始められたギュルテル沿線の都市再生を目指したEUが支援する改造プロジェクトではクリスティアンブロダ・プラッツ上に照明を頂端につけた56本のマストを立てた。それと同時に、広場上に10本の樹木とストリートフェーニチャやオブジェが配置され、人々が溜まれるような空間を形成した。ベルトのギュルテル環状線部分は古くからウィーンの西へ続く重要な街道であるマリアhilfアー通りとの交差点になっており、片側5車線のギュルテル環状線の道路の他にトラムの路線敷やリーニエ市壁撤去以前に造られた記念碑が中央帯上に存在し、地下にはギュルテル環状線と直交した地下鉄U3線のウィーン西駅がある。

I-I 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細
縮尺：1:1000
(Stadtplan3d (ViennaGIS) より筆者作成)



現地調査写真



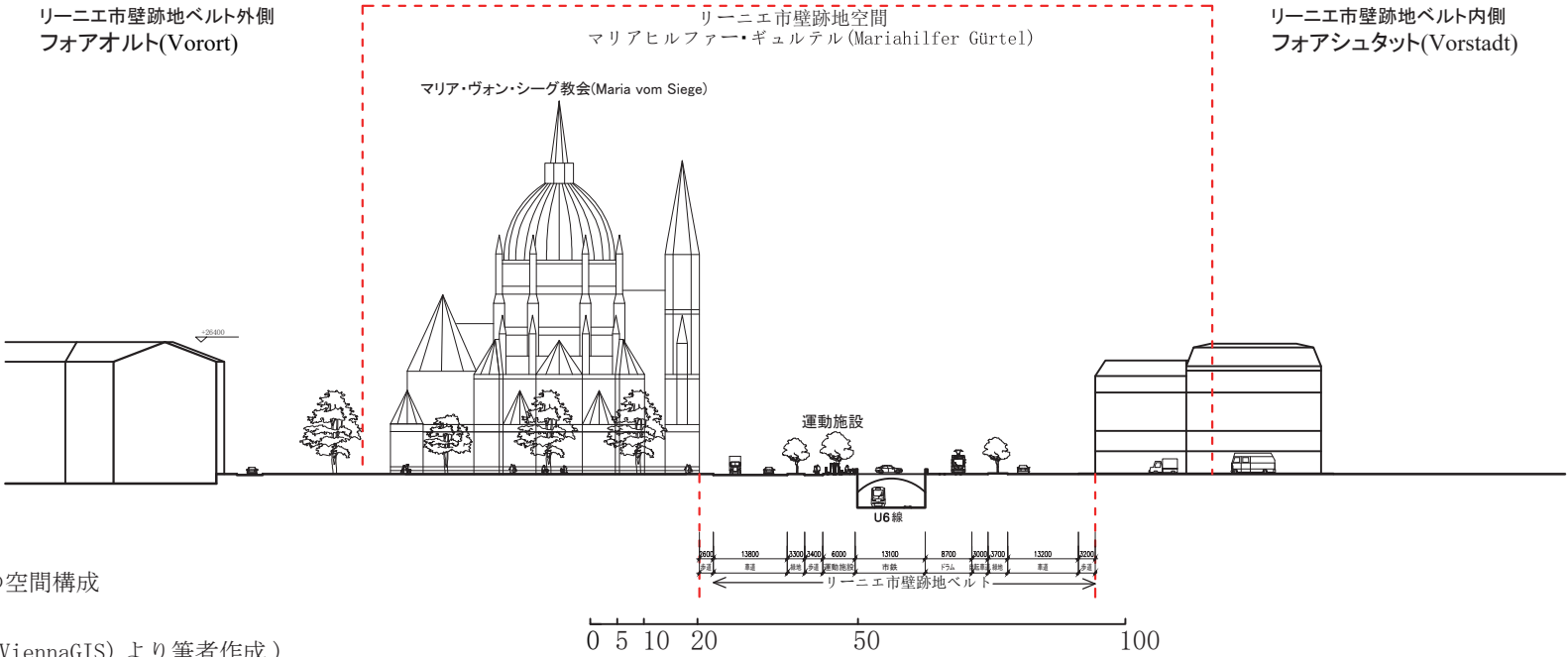
断面 I 箇所周辺平面図
(Stadtplan (ViennaGIS) より筆者作成)

5.2. J 抽出した断面空間 J

リーニエ市壁跡地ベルト外側
フォアオルト(Vorort)

リーニエ市壁跡地空間
マリアヒルファー・ギュルテル(Mariahilfer Gürtel)

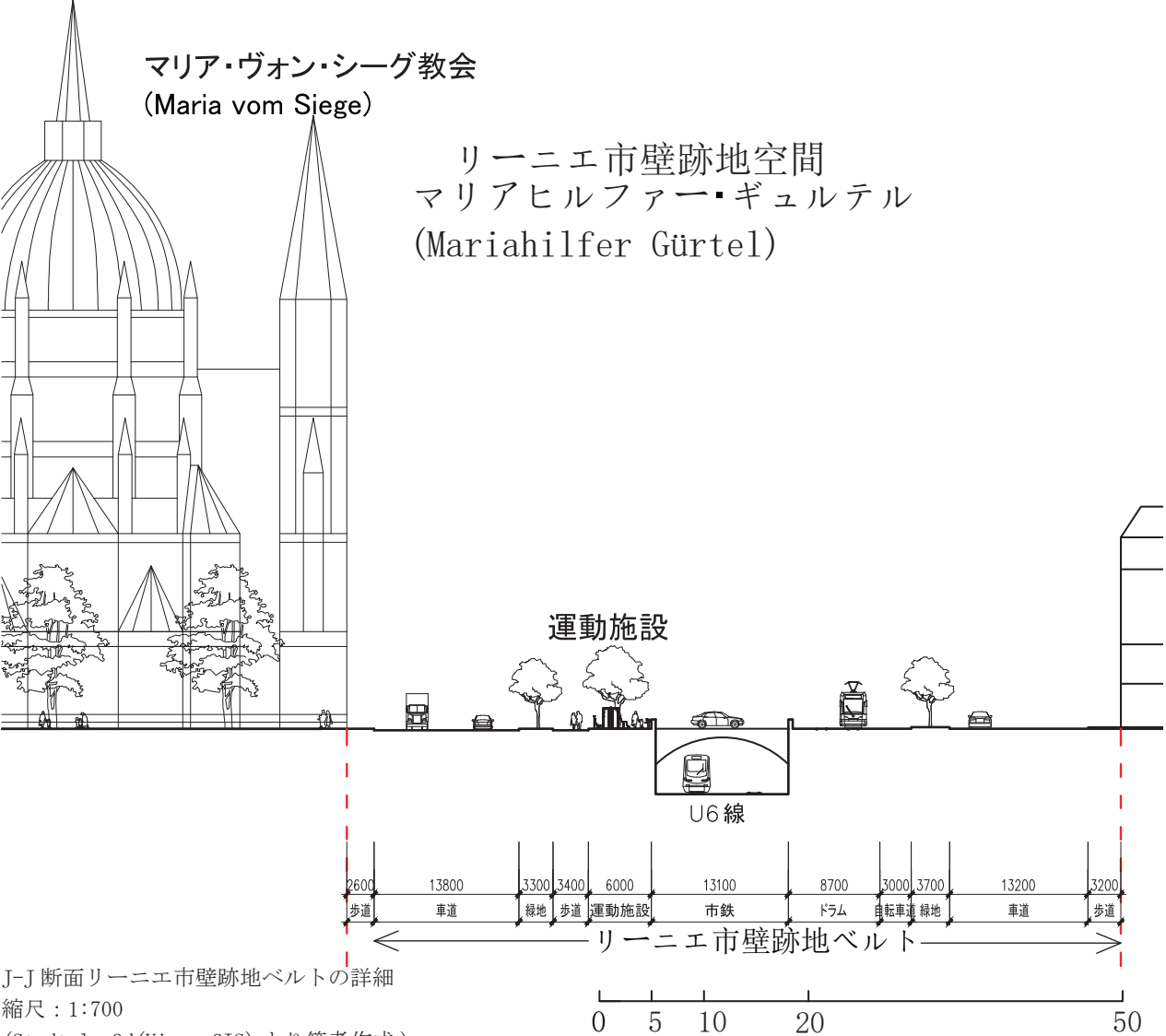
リーニエ市壁跡地ベルト内側
フォアシュタット(Vorstadt)



J-J断面周辺の空間構成

縮尺：1:1400

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)



J-J断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細

縮尺：1:700

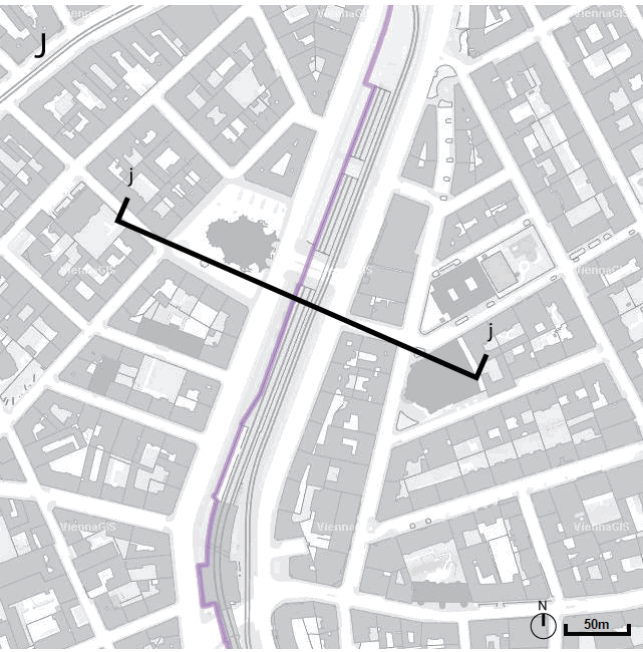
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：

リーニエ市壁跡地空間外の街区はリーニエ市壁が撤去される以前から整備され、内側の隣接街区はリーニエ市壁が撤去された後に整備された。外側街区の建物は1848年から1918年の間に建てられた近代建築がほとんどで、内側もほぼ同時代の近代建築が多いが、ベルトの隣接面では第二次大戦後の復興期から近年にかけて建てられたホテルや住宅等の建築が多く存在する。この箇所のベルト外側では建設当時リーニエ市壁の外側に位置したマリア・ヴォン・シーグ教会が存在し、教会周辺の樹木とストリートフェニチャが配置された空間はリーニエ市壁跡地空間と連なり、教会前広場とギュルテル環状線が一体化したような空間を形成している。



現地調査写真



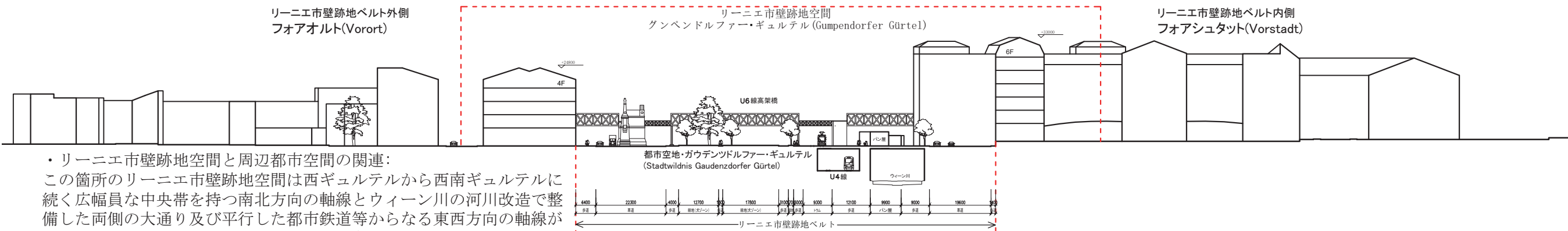
断面 J 箇所周辺平面図

(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：

この箇所のベルトは西ギュルテル環状線の最も起伏が急なマリアヒルファー・ギュルテルに位置し、広幅員な中央帯上には地下のトンネルから地上の高架へ徐々に上がる都市鉄道の掘割線路が存在している。掘割外側の中央帯では歩道、緑地、樹木が配置され、沿線の樹陰の下にはトレーニング器具がおかれている。掘割内側の中央帯上はトラムの軌道敷、自転車道、街路樹が整備されている。掘割上は一定の距離でそれを跨ぐ橋が架けられ、中央帯両側の車道上では横断歩道も一定間隔に設けられ、両側は行き来し易い。此処のベルト上は周辺の住民が散歩や運動等の活動をする日常的な空間になっている。

5.2.K 抽出した断面空間 K



・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：

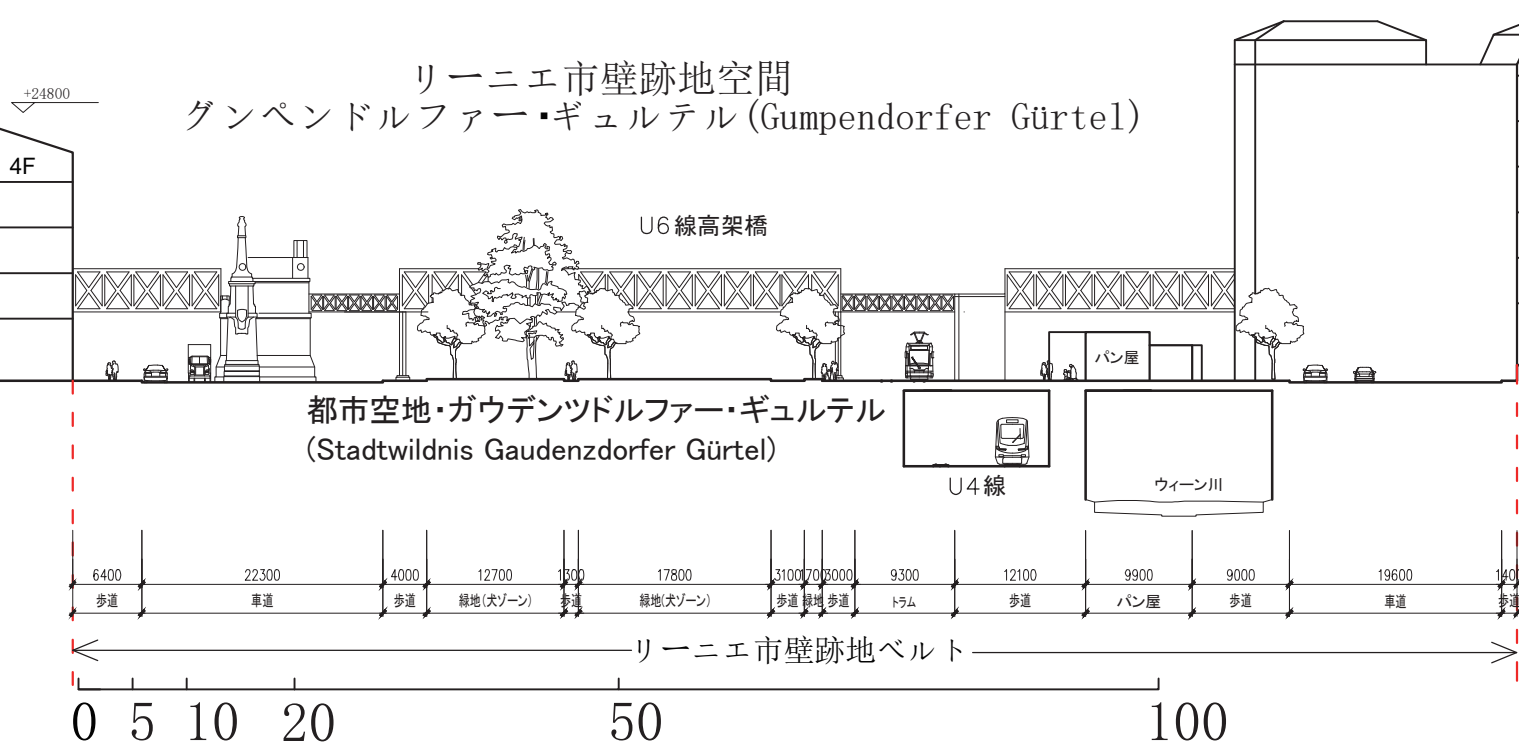
この箇所はリーニエ市壁跡地空間は西ギュルテルから西南ギュルテルに続く広幅員な中央帯を持つ南北方向の軸線とウィーン川の河川改造で整備した両側の大通り及び平行した都市鉄道等からなる東西方向の軸線が交わる箇所に位置し、交通のノード的な存在である。西ギュルテル上の都市鉄道高架はこの辺りで西の方向へ曲がり、リンケ・ヴィーンツァイレ通りとウィーン川を跨いでランゲンフェルドガッセ駅(Längenfeldgasse)へ続く19世紀末に建てられた鉄橋はリーニエ市壁跡地空間西側の空間を区切り、東西方向の軸線空間上のゲート的な存在となっている。都市空地・ガウデンツドルファー・ギュルテルは北側のマリアヒルファー・ギュルテルと南側のグンペンドルファーギュルテルとマルガリーテン・ギュルテルの中央帯を繋ぐ開放な緑地空間になっており、東側に隣接のブルーノ・クライスキー パークと共に交通の要衝に纏わる連続した広い緑地空間を形成し、夏の屋外シネマ等の市民イベントの受け皿になっている。リーニエ市壁跡地空間内外の街区はリーニエ市壁撤去後の都市大改造で大きく変えられた。内側の街区は20世紀初頭から第二次世界大戦までの学校や工房等の建築が主で、外側の街区は主に戦後から近年に建て替えられた建築が多い。

K-K 断面周辺の空間構成

縮尺：1:1400

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

の受け皿になっている。リーニエ市壁跡地空間内外の街区はリーニエ市壁撤去後の都市大改造で大きく変えられた。内側の街区は20世紀初頭から第二次世界大戦までの学校や工房等の建築が主で、外側の街区は主に戦後から近年に建て替えられた建築が多い。



K-K 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細

縮尺：1:700

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地

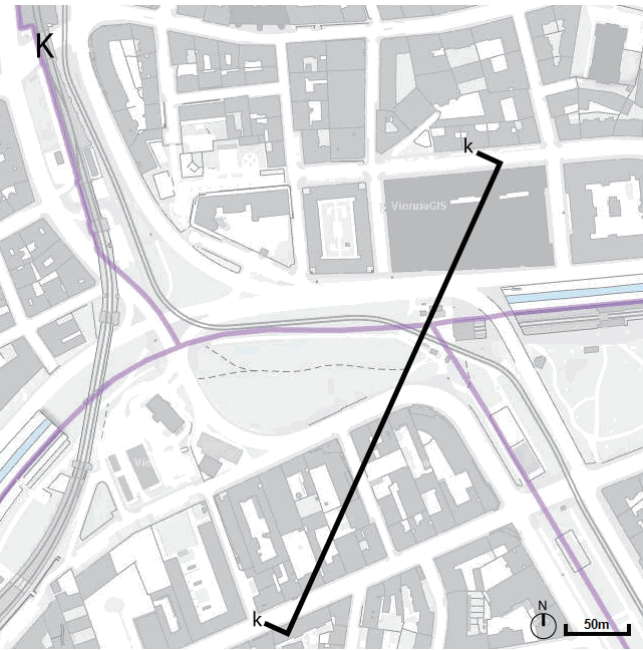
ベルトの空間利用：

この箇所のベルトはリーニエ市壁が存在する時から、ウィーンの西側からフォアシュタットの市街地を抜けてドナウ運河へ注ぐウィーン川が出入りする箇所として市壁が途切れている。19世紀末のリーニエ市壁沿線の都市改造でウィーン川はこの辺りで地下化され、それと同時に都市鉄道(現U4線の)の地下路線とマルガリーテンギュルテル駅が整備され、ウィーン川沿いのリンケ・ヴィーンツァイレ通りとギュルテル環状線がここで交差している。ギュルテル環状線もここで大きなカーブ

になっている為、地下化したウィーン川と都市鉄道路線の上に位置する中央帯が非常に広がっている。この箇所の中央帯は都市空地・ガウデンツドルファー・ギュルテルといわれ、主にギュルテルの外側車道寄りに樹木が配置され、中央の緑地は周辺住民が飼い犬を散歩させる場所となっている。リンケ・ヴィーンツァイレ通り寄りの中央帯上では歩道、自転車道、トラムの軌道敷、都市鉄道地下駅の地上出口建築、売店等が配置され、多方向の公共交通が集約するハブと緑地による空間を形成している。交差するギュルテル環状線とリンケ・ヴィーンツァイレ通りとも交通量が多く、此处の広い中央帯は交通機関の駅付近等限定した箇所でギュルテルの両側と結ぶ横断歩道が設けてあり、かなり独立した場所となっている。



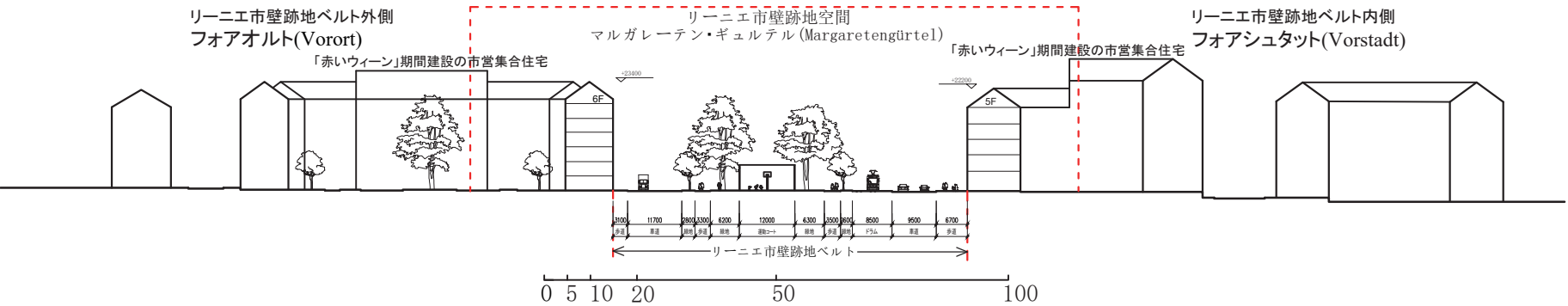
現地調査写真



断面 K 箇所周辺平面図

(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.L 抽出した断面空間 L



L-L 断面周辺の空間構成

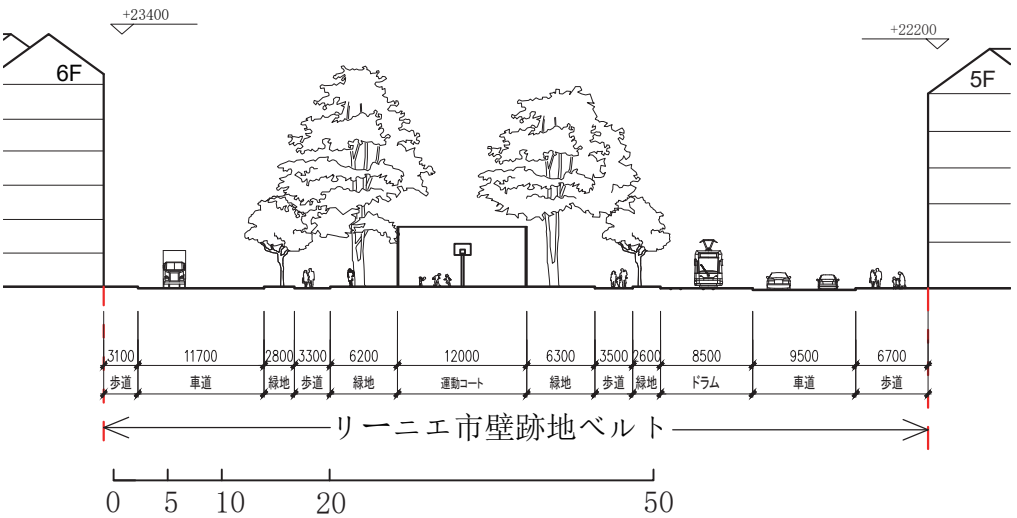
縮尺：1:1400

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：

リーニエ市壁跡地空間内外の街区はリーニエ市壁が撤去された後、第一次世界大戦後の「赤いウィーン」社会民主党市政期にかけて順次建設された。両側街区の建築とも「赤いウィーン」の時期に建てられた5から6階建ての市営集合住宅が主で、これら街区の中庭は住民の為の公共緑地空間になっており、特にベルト内側隣接の市営住宅の中庭はベルト上の空間に向けて開かれている。一般的には住宅街区の中庭等の内側向きの公共空間に存在する運動コート等の日常生活向けの施設は此处で市営住宅街区が集まるエリアの真ん中を通り抜けるギュルテル環状線の中央帯上に設けられた。この箇所の南北に繋がるグンペンドルファーギュルテルとマルガレーテン・ギュルテルの中央帯は同じく樹木の茂運動公園に整備されている。交通の機能を主とした都市の軸線空間に両側街区住民の余暇生活に対応する機能が現れている。

リーニエ市壁跡地空間
マルガレーテン・ギュルテル (Margaretengürtel)



L-L 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細

縮尺：1:700

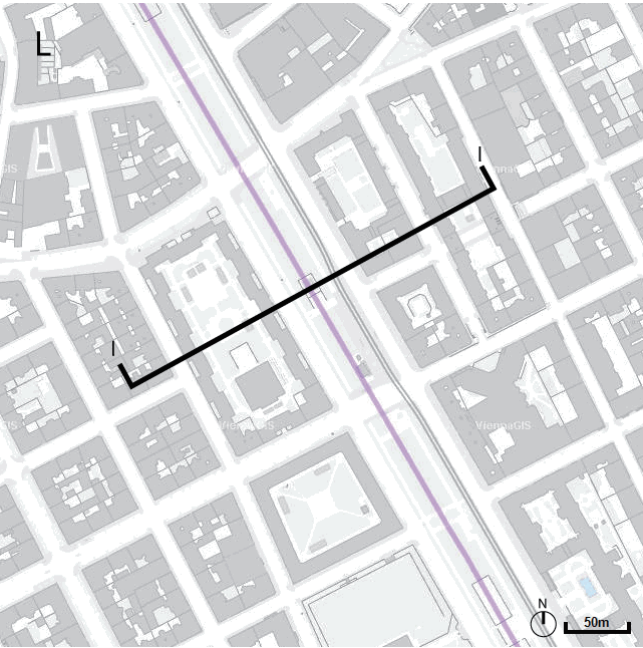
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：

この箇所のベルトは西南ギュルテル環状線に位置し、リーニエ市壁が撤去された後、車道と広幅員の中央帯を計画し、第一世界大戦後ようやく完成した。当時から中央帯上では緑地と街路樹が整備され、今に至り両側の車道は中央帯上高木の樹陰の茂る並木道となった。中央帯上の外側寄りには自転車道、内側寄りには歩道が整備されている。中央帯の主な部分はバスケットボールやビーチバレー等の球技運動のコートが整備され、若者の利用者が多くみられる。中央帯の内側車道沿いにはトラムの路線敷も整備されている。この辺りで両側の車道横断する歩道は一定間隔に設けられているため、両側とはアクセスし易い。



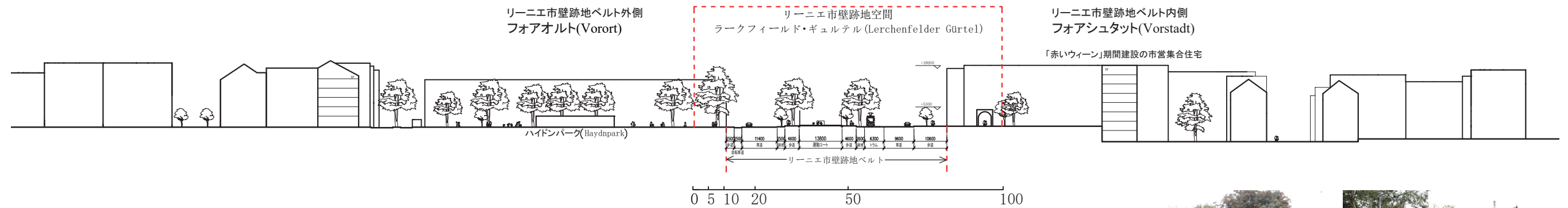
現地調査写真



断面 L 箇所周辺平面図

(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.M 抽出した断面空間 M



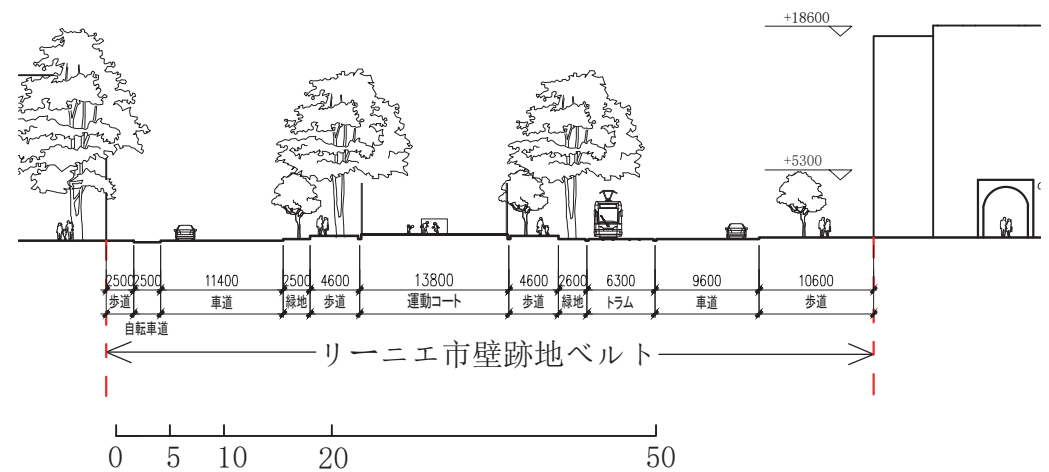
M-M 断面周辺の空間構成
縮尺：1:1400
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：
リーニエ市壁跡地空間外には音楽家ハイドン(Haydn)を記念したハイドン公園が隣接し、その奥にはリーニエ市壁撤去以前に計画された街区があり、建物も第一世界大戦以前のものが主である。内側には「赤いウィーン」社会民主党市政期に建てられた大型市営公共住宅の代表の一つであるレオマンホーフがあり、その中庭もベルト上の空間に向けて開かれている。レオマンホーフの中庭からリーニエ市壁跡地空間上の緑地や運動コート、そしてハイドンパークの緑地とサッカー場は横方向に連続した緑豊かな憩いの空間を形成し、周辺住宅街区により良い外部生活空間を提供した。ハイドンパークと南側に隣接した新マルガレーテン教会の敷地は帯状な緑地空間になっているリーニエ市壁跡地空間から外側の市街地に滲み出たような存在になっており、一体化した緑地エリアになっている。



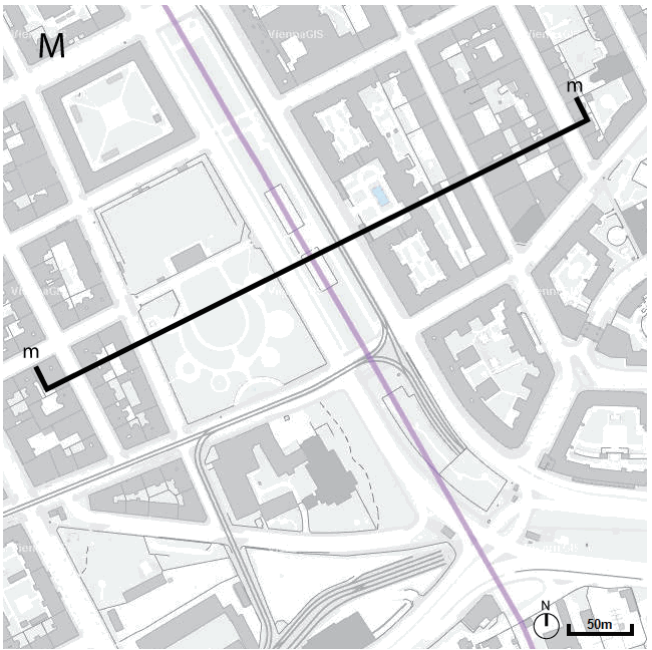
現地調査写真

リーニエ市壁跡地空間
ラークフィールド・ギュルテル
(Lerchenfelder Gürtel)



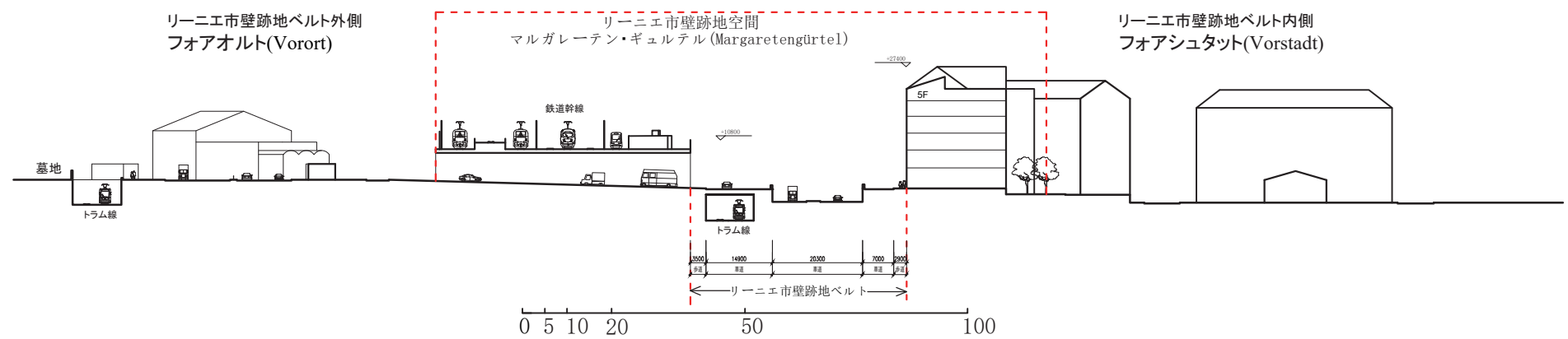
M-M 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細
縮尺：1:700
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：
L断面と同じくこの箇所のベルトは西南ギュルテル環状線に位置している。リーニエ市壁が撤去された後、ギュルテル環状線が計画され、「赤いウィーン」社会民主党市政期にかけてその中央帯上は緑地と街路樹が整備された。現在、中央帯上は自転車道、歩道、球技運動のコート、トラムの路線敷等が整備され、グンペンドルファーギュルテルとマルガリーテン・ギュルテルの中央帯上連なる憩い、運動の空間の一部である。



断面 M 箇所周辺平面図
(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.N 抽出した断面空間 N



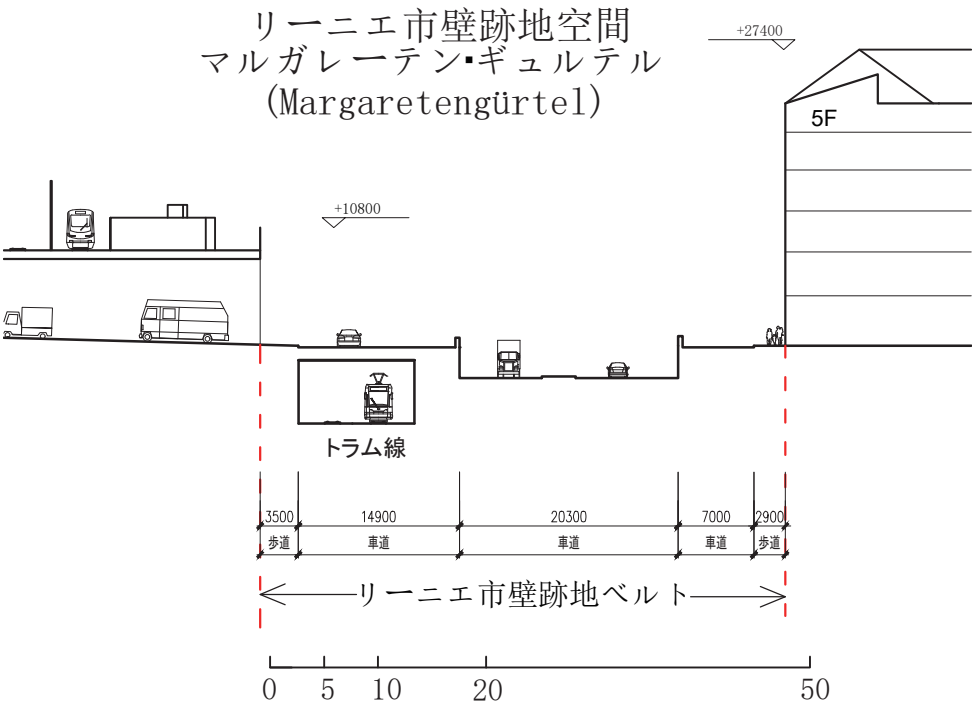
N-N 断面周辺の空間構成
縮尺：1:1400

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：

リーニエ市壁跡地空間の外側はウィーンの南部市街地を通り抜ける幹線鉄道のコリドールになっている。鉄道線はリーニエ市壁が存在した19世紀の半ばに市壁の外側に建てられ、リーニエ市壁撤去後の都市改造と共に、鉄道インフラも拡張され、この鉄道コリドールが形成された。第二次世界大戦後、この辺りの鉄道路線は高架化され、南北

方向の主な街路とは立体交差になっている。その為、この鉄道コリドールは今やリーニエ市壁に代わる隔てのようにフォアシュタットとフォアオルトの市街地を分断している。鉄道コリドール両側の付属地上は工場、倉庫やホームセンター等大きなボリュームの建物が配置されている。リーニエ市壁跡地空間の内側は主に戦後に開発された市営集合住宅が立ち並び、その間は緑地が整備されている。しかし、南ギュルテル環状線上の通過自動車と鉄道コリドールを通過する列車の騒音を阻断する為、これら建物の間は建築と同じ高さの防音壁が建てられ、住宅地の屋外緑地空間とベルト上空間の繋がりを切断している。南ギュルテル沿線のリーニエ市壁跡地空間はほぼこの様なモータリゼーション推進の時代に整備された両側の都市空間と関わりの少ない自動車交通に集中した空間になっている。

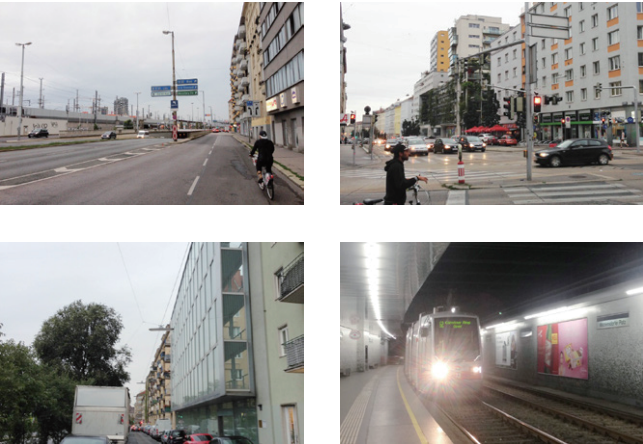


N-N 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細
縮尺：1:700

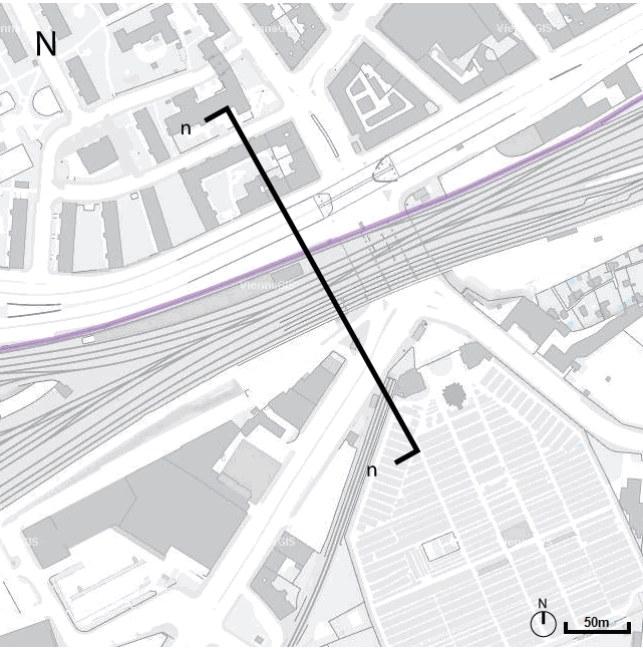
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：

この箇所のベルトは南ギュルテル環状線に位置し、リーニエ市壁が撤去された後に中央帯を伴わない広幅員な幹線道路が整備された。第二次世界大戦後のモータリゼーションに向けた都市インフラ整備で、南ギュルテル環状線上のトラム路線は地下化され、ベルト内外を結ぶ主な幹線街路であるトリエスター通りとの交差点も地下式の立体交差に替えられた。その為、この区間のギュルテル環状線上の車の流れは速度が速く、車道両側間のアクセスも限定された地下通路でしか行き来できない。この箇所のベルト空間は南ギュルテル上典型的な自動車の高速通過を主な目的とした機能的な空間となっており、歩行者や両側住民向けの緑地や街路樹等の環境施設の整備はほぼされていない。



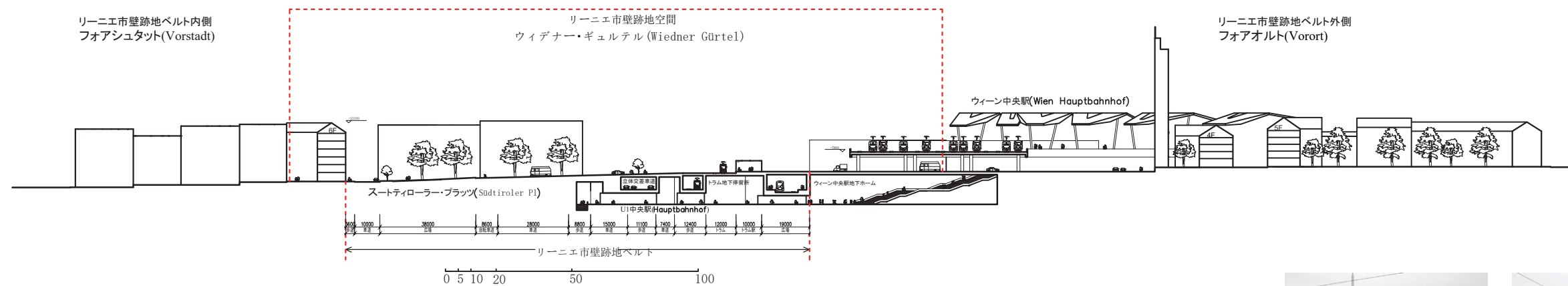
現地調査写真



断面 N 箇所周辺平面図

(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.0 抽出した断面空間 0



・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連:

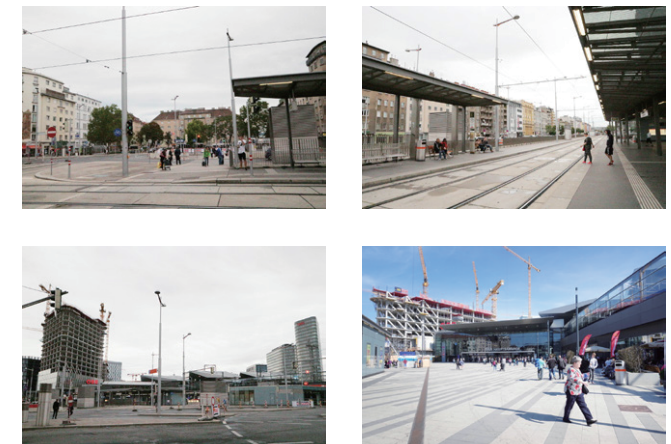
0-0 断面周辺の空間構成

縮尺：1:2000

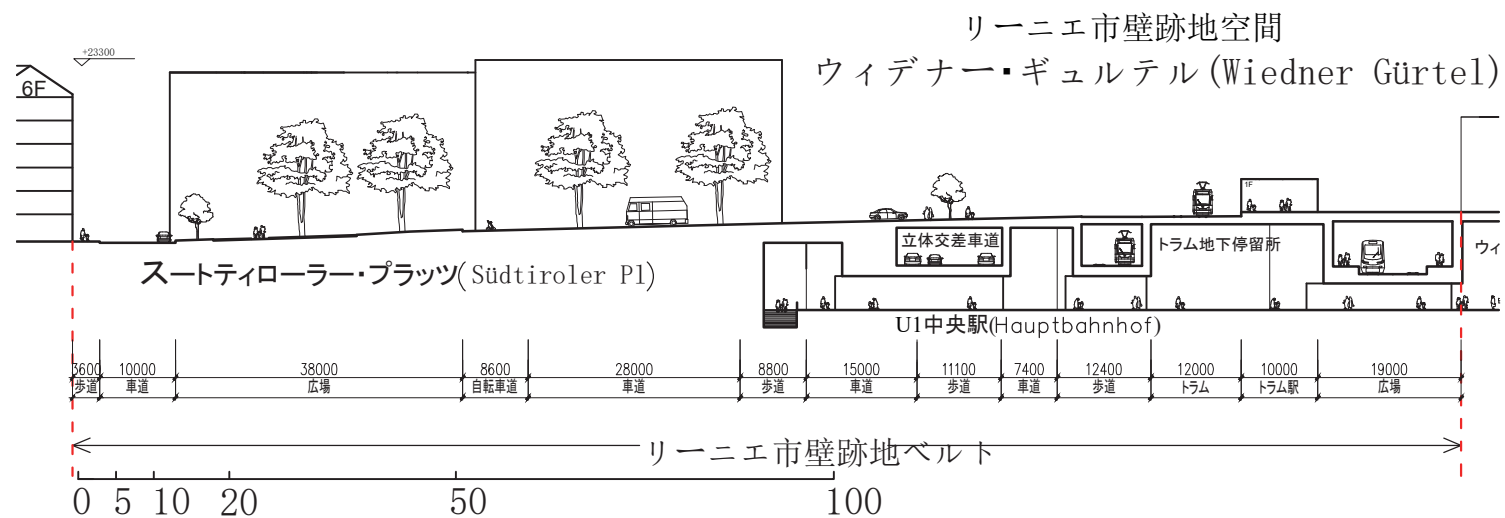
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

リーニエ市壁跡地空間内側の街区はリーニエ市壁撤去後から第一次世界大戦迄の都市改造で形成され、ストティローラー・プラッツに隣接する街区の建物はほぼ第二次世界大戦後に建て替えられている。この箇所の西側に隣接したギュルテル外側と鉄道コリドールの間の空間はウィーン中央駅に付属した長距離バスターミナルとして利用されている。ベルト上の駅前広場の東側にはウィーン中央駅のメイン玄関が接している。鉄道コリドールは此处で南

東方向へ向けて曲がり、そのカーブ上にウィーン中央駅の5面のプラットフォームが設けられている。これ等のホームを覆う交錯した起伏する形をした大屋根は2011年に完成した新しいウィーン中央駅の象徴的な形として周辺の都市空間の中で駅の存在を示している。市街地の隔てであるこのレールコリドールは中央駅の西側で下部が貫通した高架になっており、ラクセンブルガー通りとファヴォリテン通りが高架下を通して南側の市街地へと繋がっているほか、高架下の空間は中央駅バス停としても使われている。鉄道コリドールを超えて南へ延びるファヴォリテン通りは歩行者専用の街路とされ、その両側の街区はリーニエ市壁が撤去される前から形成していた。レールコリドールとウィーン中央駅に隣接の南側の元鉄道用地は新しい都市開発の区域となっており、駅前のエリアでは既に高層のオフィスビルと新しい住宅街区が竣工している。その為、鉄道コリドールは此处で視覚上市街地の隔てとなっているが、実際にギュルテル沿線の駅前広場から改札の無い開かれた駅舎内部と鉄道の高架下空間を介して鉄道コリドール南側の市街地と繋がる都市空間は一体化しており、南ギュルテル環状線上の車道の方が都市空間を仕分ける線となっている。この線の内側の市街地は基本的に19世紀末迄のコンテクストを保ち、外側のウィーン中央駅と周辺の開発地帯からなる新しい市街地との対比が明らかである。リーニエ市壁は撤去されたが、南ギュルテル区間の跡地空間は今尚都市空間の境界としてその存在を表している。



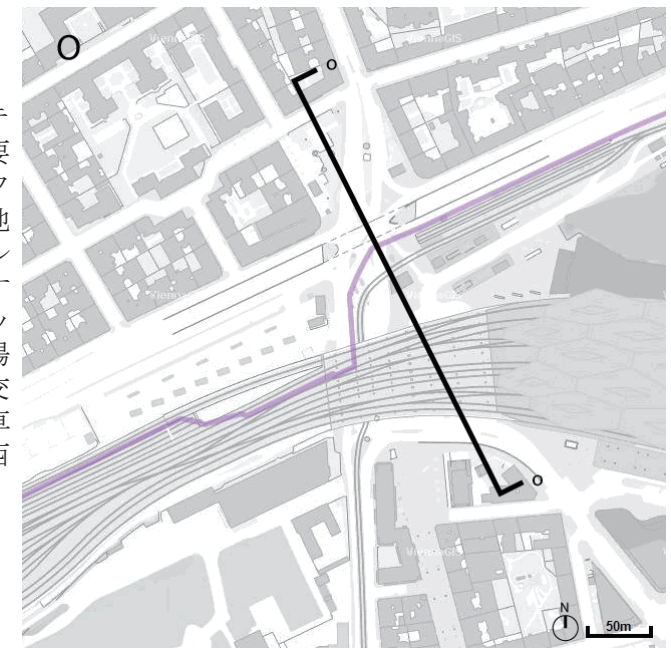
現地調査写真



この広場は駅前の広場といわれるより、カフェのテラス席等が設けられ、ベルト内側の市街地の日常的な余暇の空間として使われている。ギュルテル環状線上の部分はリーニエ市壁が撤去された後に中央帯を伴わない広幅員な幹線道路が整備され、他の南ギュルテルの箇所と同じくモタリゼーションに向けた都市インフラ整備で、トラム路線は一部地下化され、交差点も地下式の立体交差に替えられている。ウィーン中央駅側寄りのベルト空間はトラム路線と路線バスが集約したハブターミナルが置かれた駅前広場となっており、地下には国鉄ÖBB運営の近郊列車とトラムの駅がギュルテルと平行に置かれ、その更に地下には南北方向の地下鉄U1線の駅がある。スートティローラー・プラッツからウィーン中央駅の前迄のこのベルト上は空間的に隔てはないが、自動車が高速に通過する南ギュルテルの幹線道路は空間の利用をベルトの内外に分けている。

- ・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：

この箇所のベルトは南ギュルテル環状線上最も重要な交通の要衝である。リーニエ市壁上のファヴォリテンリーニエ門の跡地周辺はウィーン中央駅のギュルテル環状線の向かい側に位置するスートティローラー・プラッツ広場となっている。この広場の半分はギュルテル環状線に交差するファヴォリテン通りの車道や自転車道になっており、西半分は緑地と樹木が配置され、地下鉄U1線の地上出口もある。



断面 0 箇所周辺平面図

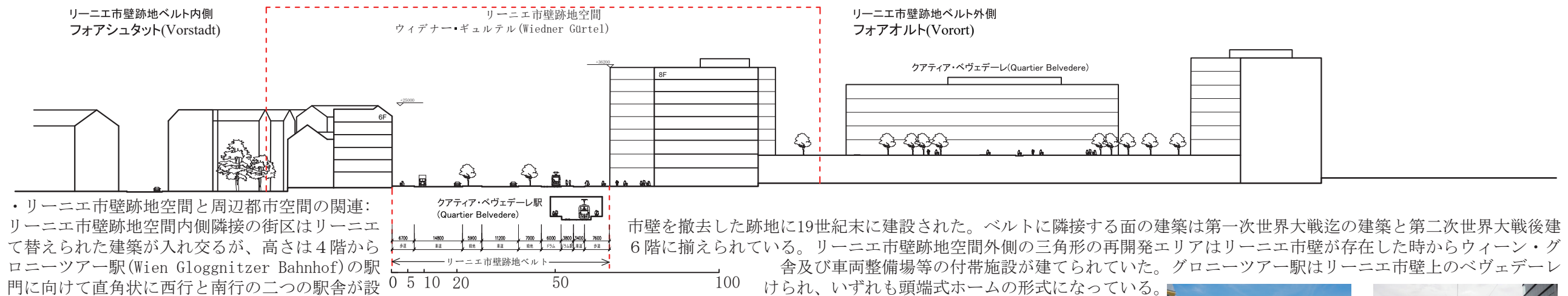
0-0 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細

縮尺：1:1000

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

イ (Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.P 抽出した断面空間 P



P-P 断面周辺の空間構成

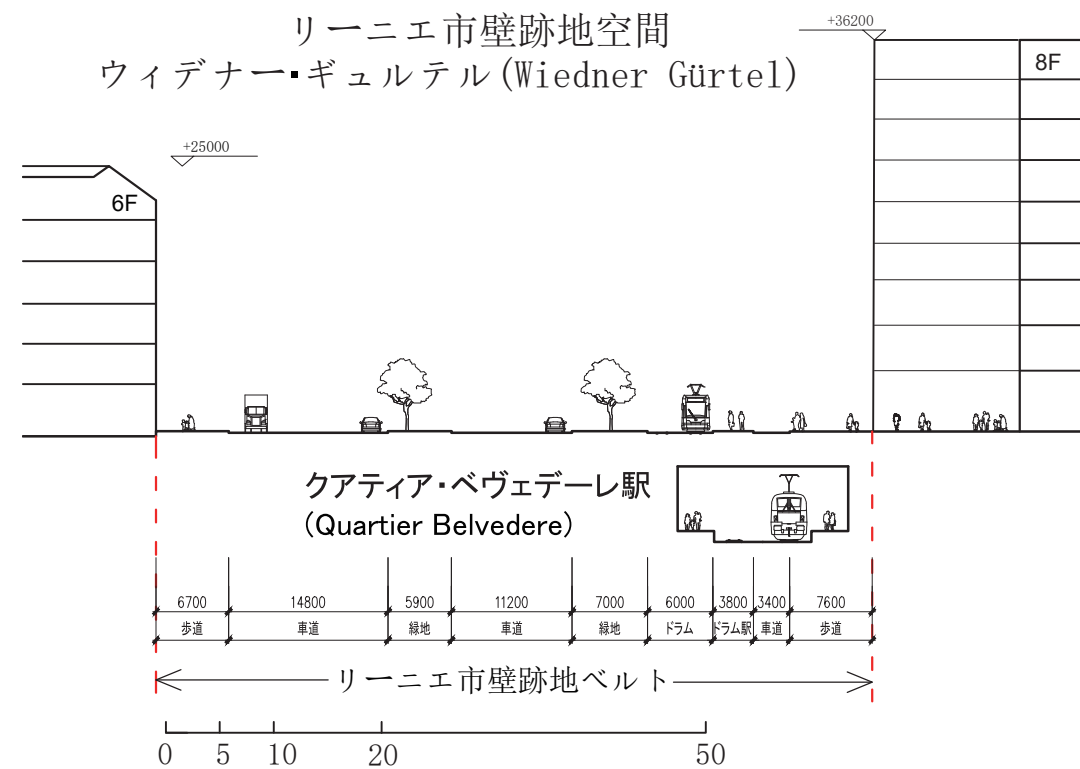
縮尺：1:1400

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

ア・ベヴェデーレ(Quartier Belvedere)と名のオフィス、学校、図書館等を含む8階高さの複合施設が竣工している。この建物は四方の沿道に向けて内側に引き込むような小さな広場空間を設けることで周辺の公共空間との繋がりを強めている。鉄道コリドールからクアティア・ベヴェデーレの一線はベルトの内側に対して地勢が高く、市街地を流れるウィーン川へ向けて徐々に低くなっている。此处のリーニエ市壁跡地空間ではベルトを介してその内外に新旧の市街地が向かい合うような空間を形成した。また、ギュルテルとアム・ベヴェデーレの交差点を介して北東側に塀で囲まれたベヴェデーレ宮殿の庭園があり、南東側にはシュヴァイツァーガルテン(Schweizergarten)の開放した緑地空間がある。



現地調査写真



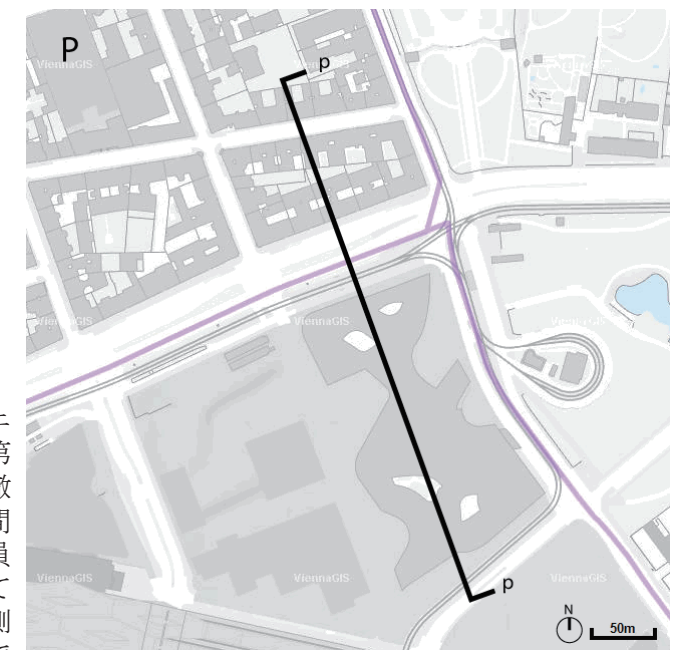
P-P 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細

縮尺：1:700

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

- ・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用:

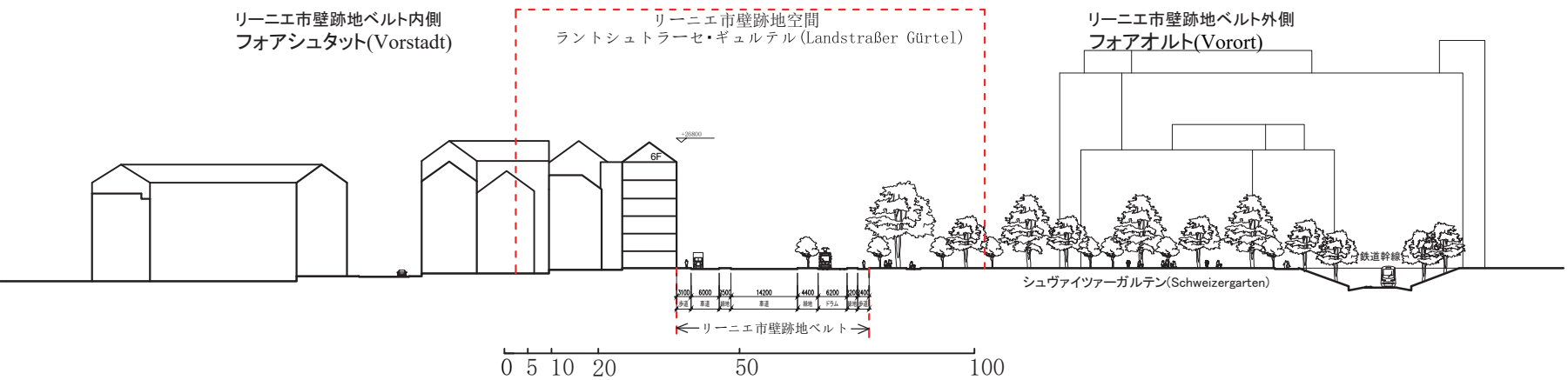
この箇所ベルトは南ギュルテル環状線に位置し、リーニエ市壁が撤去された後に広幅員な並木道に整備された。第二次世界大戦後のモタリゼーションの推進で街路樹等が撤去され、広幅員な車道が整備された。現在は往復車道の間及び車道とベルト外側沿いのトラムの軌道敷の間に狭幅員の中央帯が整備され、人はアクセスできない緑地になっている。車の流れが大きいギュルテル環状線であるが、内側街区の片辺サイズに合わせて地上の横断歩道が短い間隔で設けられているため、ベルトの両側はアクセスし易くなっている。ベルトの地下には国鉄ÖBB運営の近郊列車のクアティア・ベヴェデーレ駅が設けられている。



○ 断面 P 箇所周辺平面図

(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.Q 抽出した断面空間Q



Q-Q 断面周辺の空間構成
縮尺：1:1400

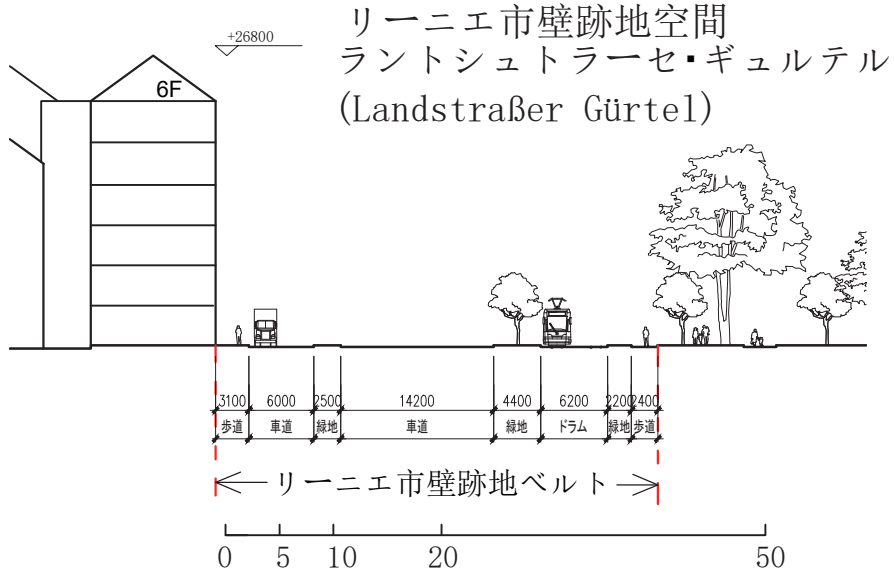
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：

リーニエ市壁跡地空間内側隣接の街区はリーニエ市壁が撤去される前から計画されていたが、そのほとんどの建物はリーニエ市壁が撤去された後の都市改造に伴って建てられた。ベルトに隣接する面は第二次世界大戦後建て替えられた建築が多いが、基本的に6階高さの建物による19世紀末から20世紀初頭の街並みになっている。リーニエ市壁跡地空間の外側は市壁の撤去後にウィーンの主な兵舎と武器庫であるアーセナル(Arsenal)前の広い空地にイギリス式庭園のマリア・ホセファ公園を建設し、1920年代の「赤いウィーン」社会民主党市政期にシュヴァイツァーガルテンに改名された。第二次世界大戦後公園の中ではプールや現代美術館等のレクリエーション施設が増設され、アーセナルも軍事歴史博物館に転用された。19世紀半ばに鉄道が敷設されて以来、公園の中を横断していた南北鉄道接続線は2006年からのウィーン中央駅建設に伴い線路が移転され、その大部分が地下化された。ベルト上の空間と公園の緑地の間は明確な境界が無く、沿線の歩道と自転車道から公園へアクセスでき、連続した空間になっている。リーニエ市壁跡地空間の両側は整然とした街区で構成された内側と開放的な緑地になっている外側で明確な空間的な違いを示し、リーニエ市壁が市街地の形成にもたらした影響が今尚残っている。



現地調査写真

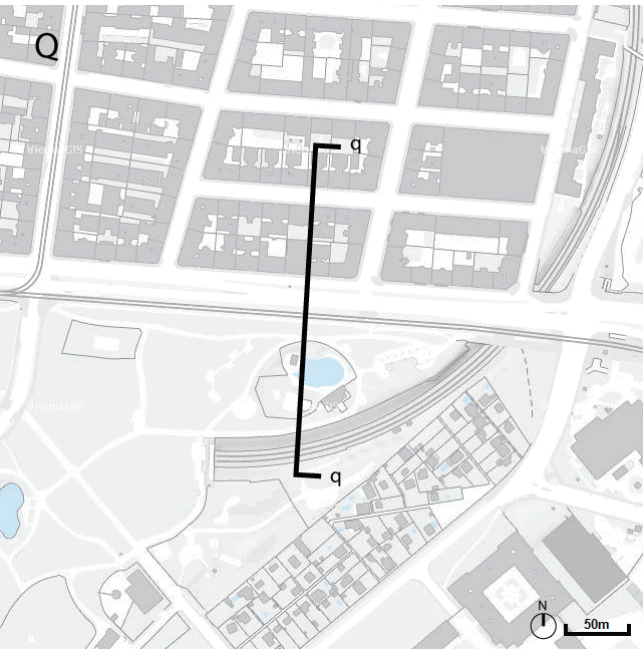


Q-Q 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細
縮尺：1:700

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：

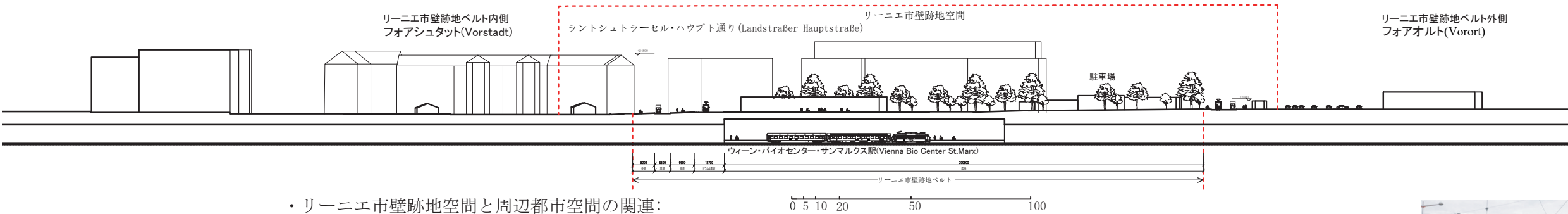
この箇所のベルトは南ギェルテル環状線の東端に位置し、リーニエ市壁が撤去された後に広幅員な並木道に整備された。第二次世界大戦後のモタリゼーションの推進で街路樹が一部撤去され、車道を拡張した。現在は往復車道の間及び車道とベルト外側沿いのトラムの軌道敷の間に狭幅員の中央帯が整備され、街路樹が一部残っている。横断歩道は少なく、ベルト両側はアクセスしにくい。(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)



断面Q箇所周辺平面図

(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.R 抽出した断面空間 R

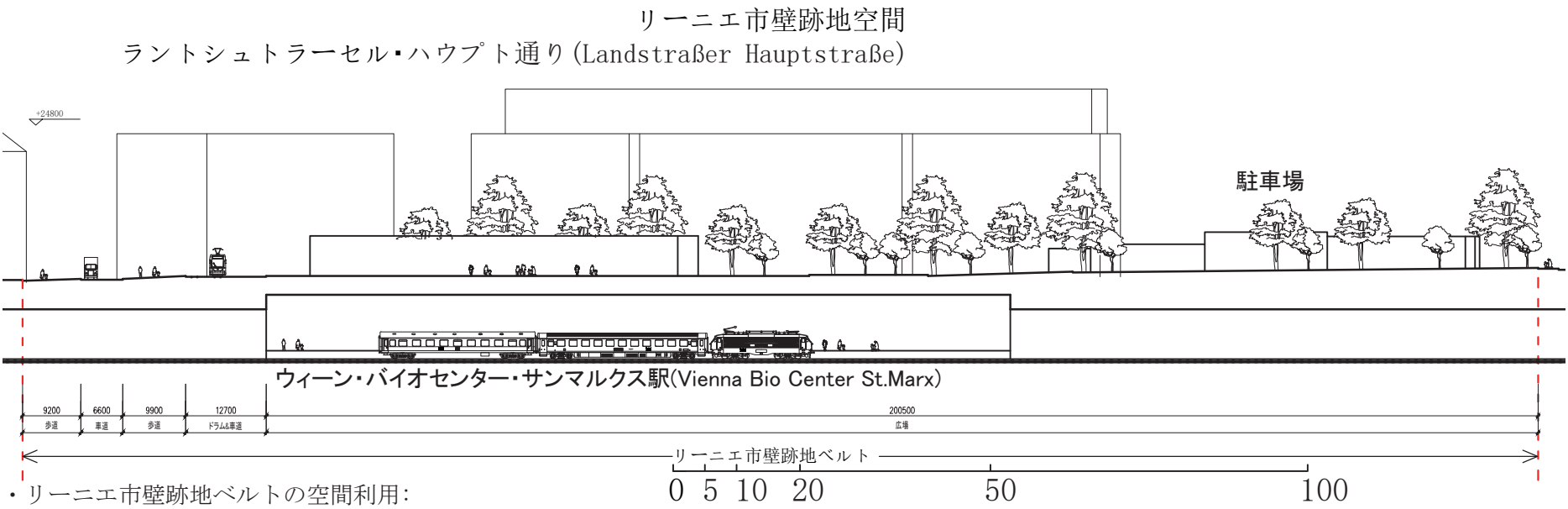


R-R 断面周辺の空間構成
縮尺：1:2000

(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成) 象地となっており、リーニエ市壁跡地空間に隣接した部分は既に竣工し、周辺に開放された公共緑地空間を持つ住宅地に整備されている。その結果、ランドシュトラールセ方向の市街地からこの箇所のベルト上へ連なる緑地のコリドー的な空間を形成している。リーニエ市壁跡地空間外側のエリアは市壁が存在した時代では主に工場等の産業施設が配置され、市壁撤去後、市街地の拡張に伴い、「赤いウィーン」社会民主党市政期ではリーニエ市壁の跡地上に市営の公共住宅も建てられた。ベルト空間の外側延長線上のレン通りとレーバー通りに挟まれた空間では殆ど開発が行われず、自動車関連の商業と鉄道の掘割線路になっている。レーバー通りの北側では、近年、大規模なオフィスビル等が開発され、バイオセンターを中心とするテクノパークになっている。



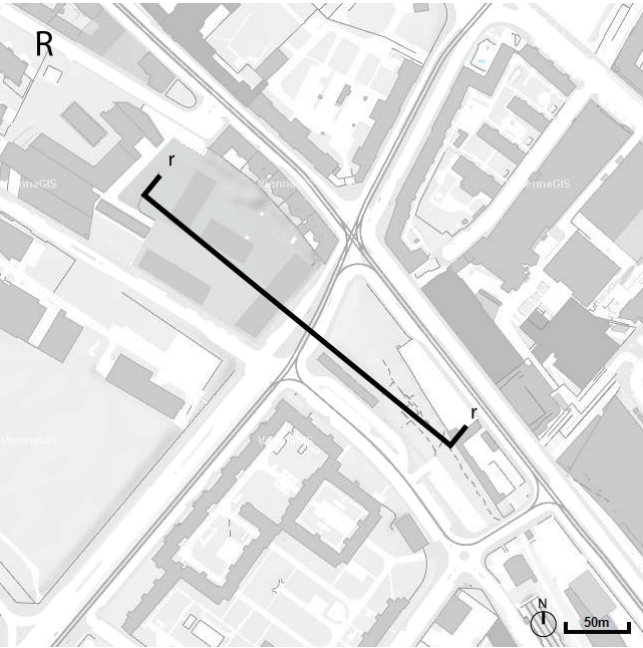
現地調査写真



・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：

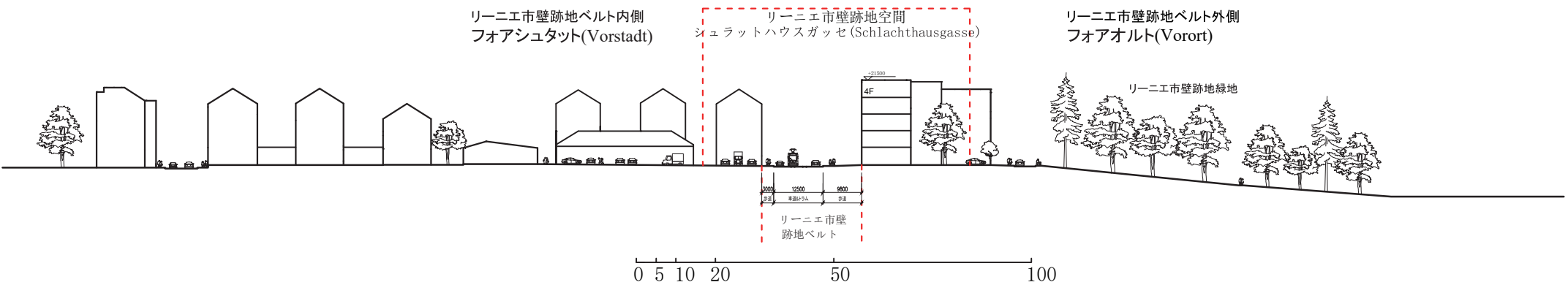
この箇所のベルトは南東ギュルテル環状線上最も重要な交通の要衝である。リーニエ市壁上のサンマクサー門は市壁が存在した当時、ウィーンの南東部へ延びる主な街道と鉄道線が出入りする重要な街のゲートであり、市壁の内側に鉄道の旧アスパーン駅が存在していた。リーニエ市壁の撤去後はサンマクサー門の跡地周辺で元の鉄道線のほか、市壁跡地の内側に整備されたギュルテル環状線とフォアオルトへ続くレン通りが交差する広場を形成し、ギュルテル内外の市街地を行き来するトラムの路線もこの広場で分岐している。第二次世界大戦後、このエリアの都市開発が進むにつれて、鉄道線が地下化され、旧アスパーン駅はサンマクサー門跡地地下のウィーン・バイオセンター・サンマルクス駅(Vienna Bio Center St.Marx)に替えられた。地下化した鉄道跡地上に出来たレーバー通りと平行するレン通りの間では長方形のオープンスペースを形成した。その上では、一軒の中古車販売店と鉄道地下駅の地上駅舎のほか、駐車場と緑地になっている。この箇所のギュルテル上は両側の往復車道と中央

帯上のトラム駅の構成になっており、両側の環境施設帯は幅員が広く、歩道と自転車道を含んでいる。ギュルテル沿線方向のトラム路線とベルトの内外を出入りするトラム路線がこの箇所に集まるため、その停留所と軌道数は分散している。此処のリーニエ市壁跡地ベルト上は鉄道、トラム、バス、自家用車の乗り換えを目的とした空間に整備されている。



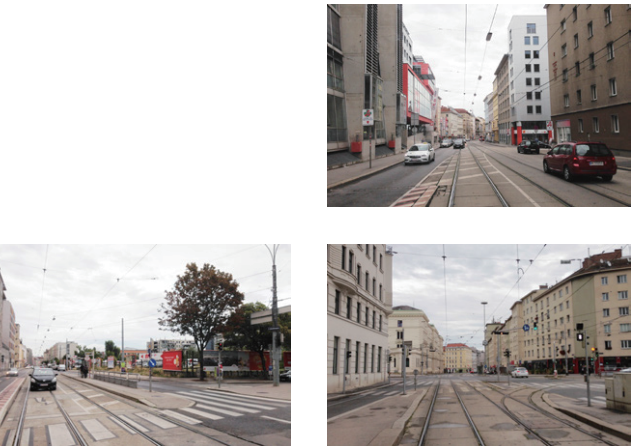
断面 R 箇所周辺平面図
(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.S 抽出した断面空間 S

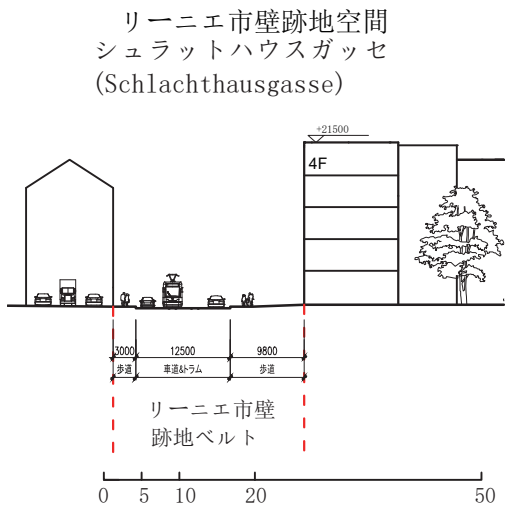


S-S 断面周辺の空間構成
縮尺：1:1400
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：
リーニエ市壁跡地空間内外の街区とも元のリーニエ市壁の内側にあるが、ベルト内側の街区はリーニエ市壁撤去前に定形し、今でも多くの19世紀後半に建てられた建築が存在する。それに対しベルトの外側では19世紀後半から市壁が撤去された後の20世紀初頭にかけて、工場や倉庫等の産業施設が建設された。20世紀末以来の都市再開発で、これらの工場や倉庫は新しい集合住宅や学校等にて建て替えられ、ベルトの内側とコンテキストの違う都市空間を形成した。この箇所のリーニエ市壁跡地空間の外側に存在する段差ある緑地はリーニエ市壁跡地の遺留であり、ドナウ運河の西側に造られたリーニエ市壁の東端にあたる。河川整理がまだされていない18世紀の初頭、ドナウ川の一つの分流はこの箇所付近まで回り込んでいる為、その川岸まで市壁が建設された。その後分流の淀みと河川改造で、19世紀初頭に今のドナウ運河の位置に水路が定着し、その新しい川岸までの間は市壁の増築はなされなかった。その為、リーニエ市壁跡地ベルトはこの箇所付近で一旦途切れている。

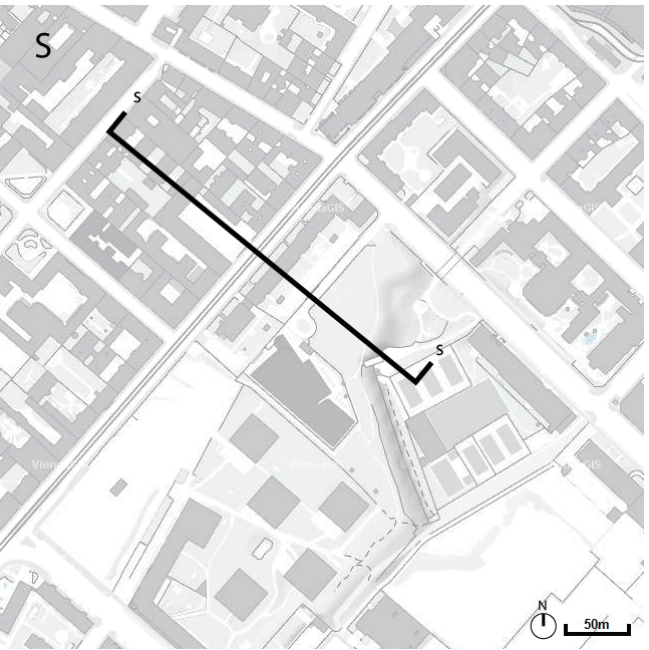


現地調査写真



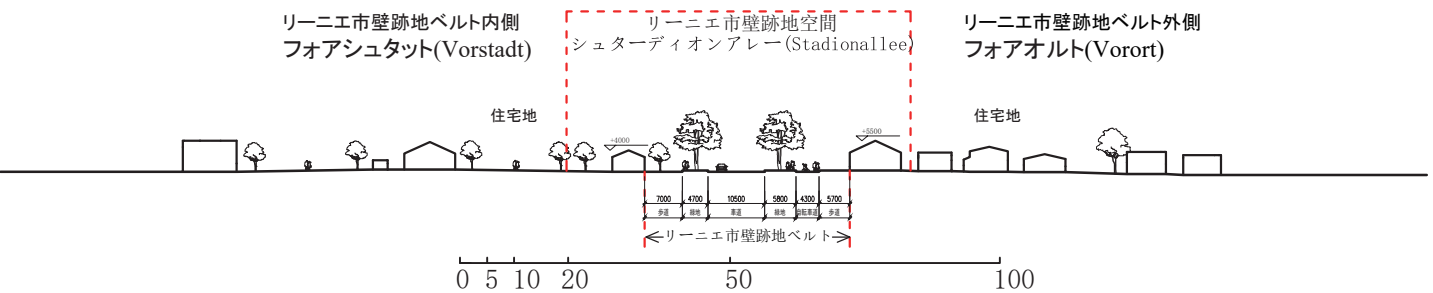
S-S 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細
縮尺：1:700
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：
この箇所のベルトはギュルテル環状線の東端区間に位置し、リーニエ市壁が徹底的に撤去される以前にその街路は市壁の内側に整備された。19世紀末のギュルテル環状線整備で、街路の両側には並木が植えられたが、今日ではあまり残っていない。現在のベルト上は往復4車線の車道と両側の歩道があり、トラムの軌道数は車道の上に敷設され、路上の空間を共用している。この区間のギュルテル環状線は広幅員な幹線道路ではない為、車の流れも西と南のギュルテル区間に比べて少なく、両側の都市空間を分断していない。



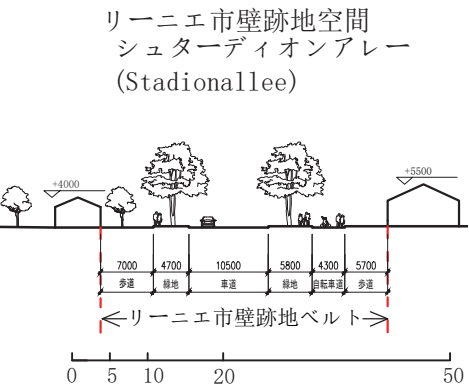
断面 S 箇所周辺平面図
(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2. T 抽出した断面空間 T



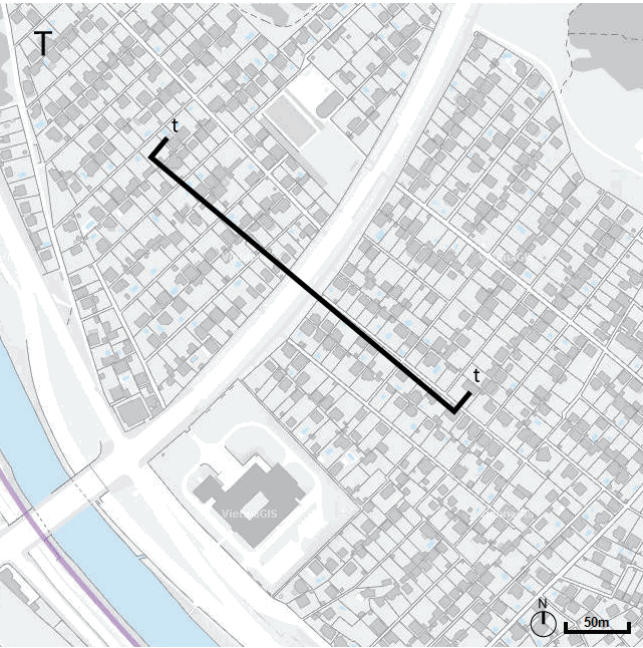
T-T 断面周辺の空間構成
縮尺：1:1400
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：
リーニエ市壁跡地空間の内外とも庭付きの一戸建て住宅地であり、同質な空間になっている。市壁跡地空間の両側には小学校と研究施設も点在している。この箇所ではリーニエ市壁が存在した時期、市壁の内外ではほぼ開発が行われていなく、現在ベルトの内外にあるこの住宅地も市壁が撤去されたおよそ100年後の第二次世界大戦以降に開発されている。ベルト上のこの並木道は両側の日常生活空間に包まれているような存在で、かつて境界として存在した市壁が残した影響はほぼ見られない。



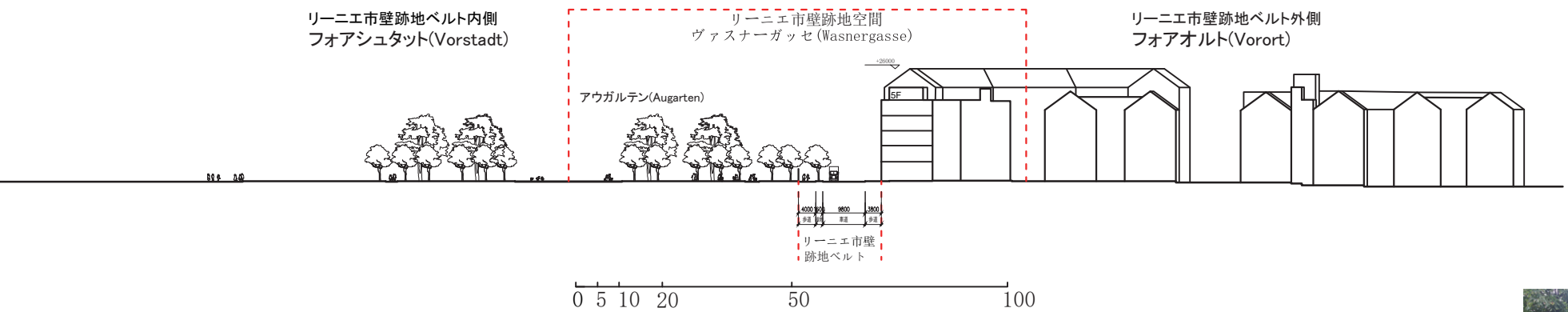
T-T 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細
縮尺：1:700
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：
この箇所のベルトは南東ギュルテル東端のドナウ運河対岸に位置し、18世紀初頭このエリアはまだドナウ川の中洲であった時にその南北を分断する様にリーニエ市壁の一部が築かれた。ドナウ運河が河川改造された以降もこの辺りのリーニエ市壁は19世紀半ばまで存在した。市壁が撤去された後、シュターディオンアレーの通りがその跡地に整備された。現在は低層の庭付き住宅地を通り抜ける往復2車線の並木道になっており、歩道と自転車道が両側に整備されている。主な幹線道路ではないため、車の流れも少ない。



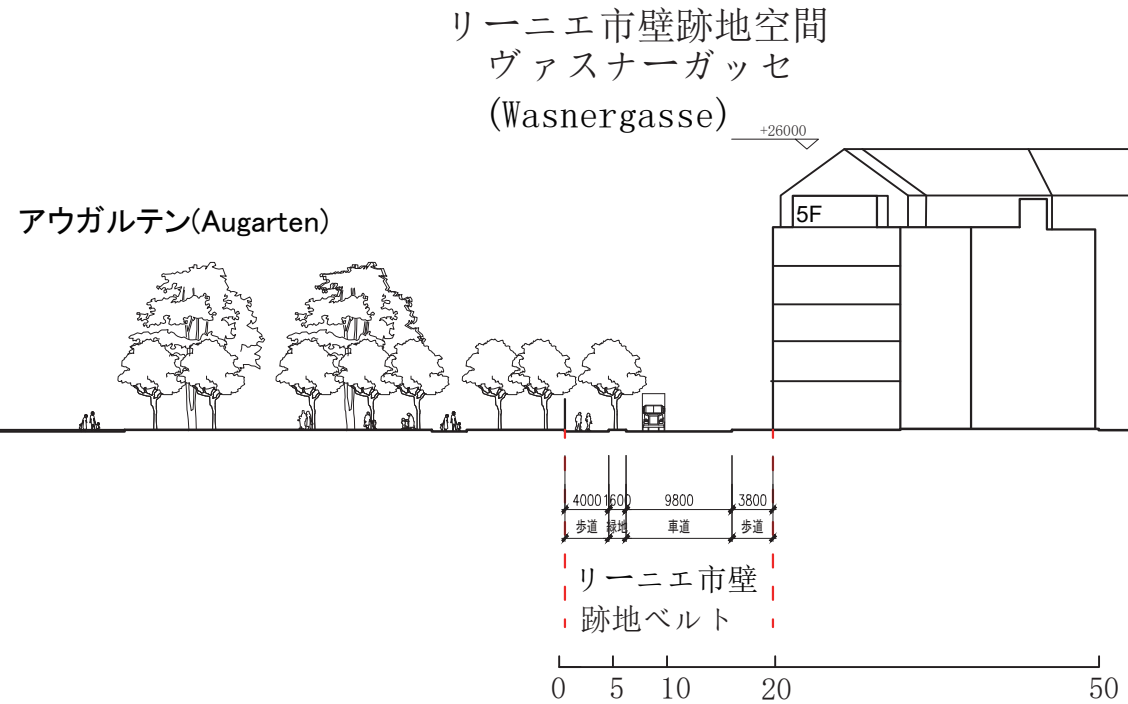
断面 T 箇所周辺平面図
(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.U 抽出した断面空間U



U-U 断面周辺の空間構成
縮尺：1:1400
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：
リーニエ市壁跡地空間外側の街区は19世紀後半のドナウ川河川改造後、堤防が順次撤去された為、19世紀末から20世紀初頭にかけての開発で今の街並みを形成した。ベルトに隣接の建築も1918年迄の5階建ての建物がほとんどである。リーニエ市壁跡地空間の内側は広大なアウガルテン庭園の緑地が広がるが、堀で隔てられ、沿線の4つ小さな門からしかアクセスできない。此処のベルト両側も整然とした19世紀末の街区と庭園の緑地の対比になっているが、アウガルテンは四方にこの様な街区が囲むので、過去の市壁・堤防が都市空間の形成に与えた影響は明らかでない。

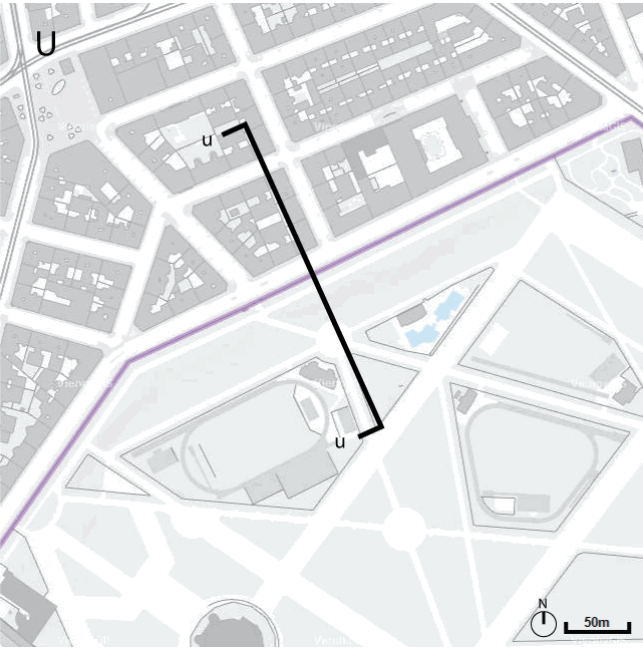


U-U 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細
縮尺：1:700
(Stadtplan3d(ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：
この箇所のベルトはウィーンを中心旧市街地の北側ドナウ運河対岸にあるアウガルテン庭園の北辺に隣接するヴァスナーガッセの街路になっている。18世紀初頭、ドナウ川の市街地へ回り込む分流(後の河川改造でドナウ運河に整備)の対岸からドナウ川の本流の川岸にかけて、リーニエ市壁の一部としてレオポルド・シュタットの市街地を守る二重の市壁が築かれた。18世紀半ば、ドナウ運河の整備に伴い、外側の市壁は撤去された。18世紀後半から19世紀初頭にかけて、この内側の市壁はドナウ川の氾濫から市街地を守る堤防に改造された。19世紀後半のドナウ川本流の河川大改造でレオポルド・シュタットの市街地が氾濫の危険から解放されると、堤防も必要とされなくなり、順次解体された。今では、アウガルテン北側の堀沿線の部分でしかその痕跡がみられない。その最後まで存在した堤防の跡地ベルトは両側に歩道がある二車線の狭幅員な一般街路になっている。ベルト内側のアウガルテン寄りには街路樹が車道沿いに植えられている。

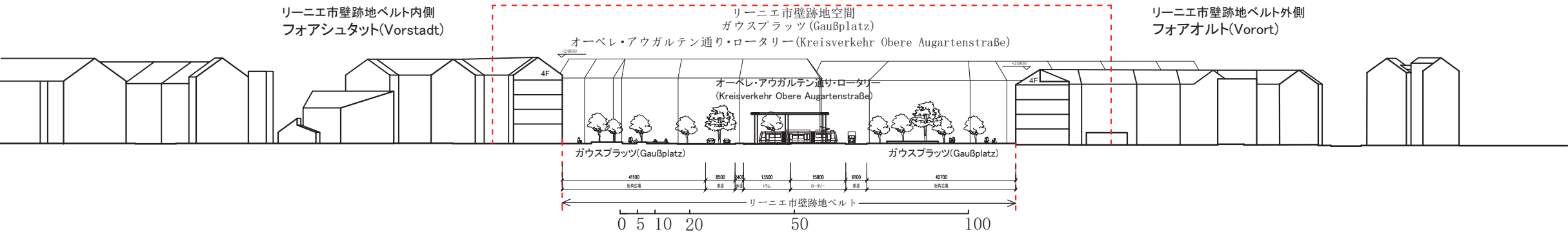


現地調査写真



断面U 箇所周辺平面図
(Stadtplan(ViennaGIS) より筆者作成)

5.2.V 抽出した断面空間 V



V-V 断面周辺の空間構成

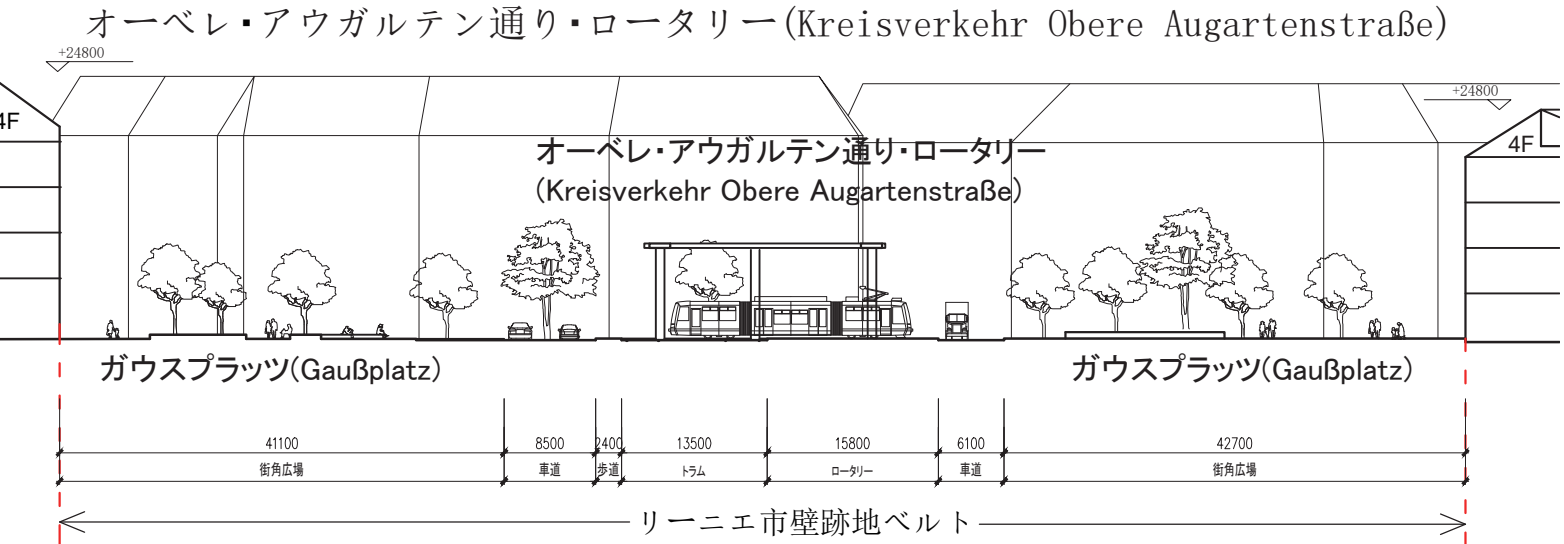
縮尺：1:1400

(Stadtplan3d (ViennaGIS) より筆者作成)

・リーニエ市壁跡地空間と周辺都市空間の関連：

ガウスプラッツの空間はアウガルテン庭園の西隅の外にあるが、間にはガウスプラッツ教会とガソリンスタンドの建物が存在する為、直接アクセスはできない。広場を囲む周辺の街区は19世紀後半から20世紀の初頭にかけて開発され、建物もその時代のものがほぼ残っている。ドナウ運河とは間は1街区の間隔しかなく、アクセスし易いだけでなく、視覚的にその景観を取り入れることができる。広場の空間は周辺の街区と放射状の街路を介して繋がりが、特に隣接した南、北、東の街区は広場に接した面の前にロータリーに向けた三角形のエリアがあり、建物内の店舗は其処にテラス席等を置き、日常的な賑わいを広場の空間へ滲み出すことで広場の空間と周辺街区の関連性を強めている。ガウスプラッツはリーニエ市壁跡地空間の中で、周辺の街区と最も一体化した空間を形成している。

リーニエ市壁跡地空間
ガウスプラッツ (Gaußplatz)



・リーニエ市壁跡地ベルトの空間利用：

この箇所のベルトはドナウ運河対岸レオポルド

・シュタットの市街地の北側に18世紀初頭築か

れたリーニエ市壁上に18世紀後半設けられたゲートの跡地に位置している。19世紀初頭に此処の市壁が堤防へ改造された後もゲートとして存在し続け、19世紀半ばにはゲートの外側でオーベレ・ドナウ通り、オーベレ・アウガルテン通り、イエーガー通り、トロイ通り、クロスター・ノイブルガー通り

V-V 断面リーニエ市壁跡地ベルトの詳細

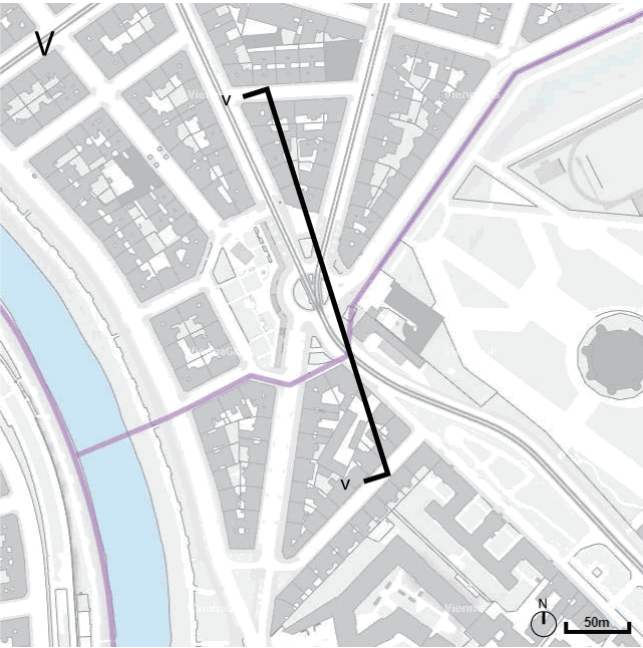
縮尺：1:700

(Stadtplan3d (ViennaGIS) より筆者作成)

が交差する様になった。堤防が撤去された後の都市改造を経て、20世紀の初頭にこのゲートの跡地は八角形のガウスプラッツ広場に造り替えられた。1990年代の都市公共空間整備を経て、ガウスプラッツの中央にはロータリーが設けられた。トラムの軌道敷はロータリー中央の緑地を貫通し、二つの路線に分岐している。ロータリーの直上には直径22mのスチールリングが支えられてあり、周辺に照明を提供するほか、トラムラインの架線用のロープをも収容している。ガウスプラッツの西半分上は樹木の茂る公園になっており、遊具が並べられた子供向けの遊び場やくつろぎ用のストリートフィニチャー等が配置されている。憩いの空間になっている広場西半分の公園と交通をメインの機能とした東半分の空間の間には蔭で覆われた緑の廊下が設けられている。



現地調査写真



断面 V 箇所周辺平面図

(Stadtplan (ViennaGIS) より筆者作成)

4.3 リーニエ市壁跡地周辺典型的な空間構成の類型

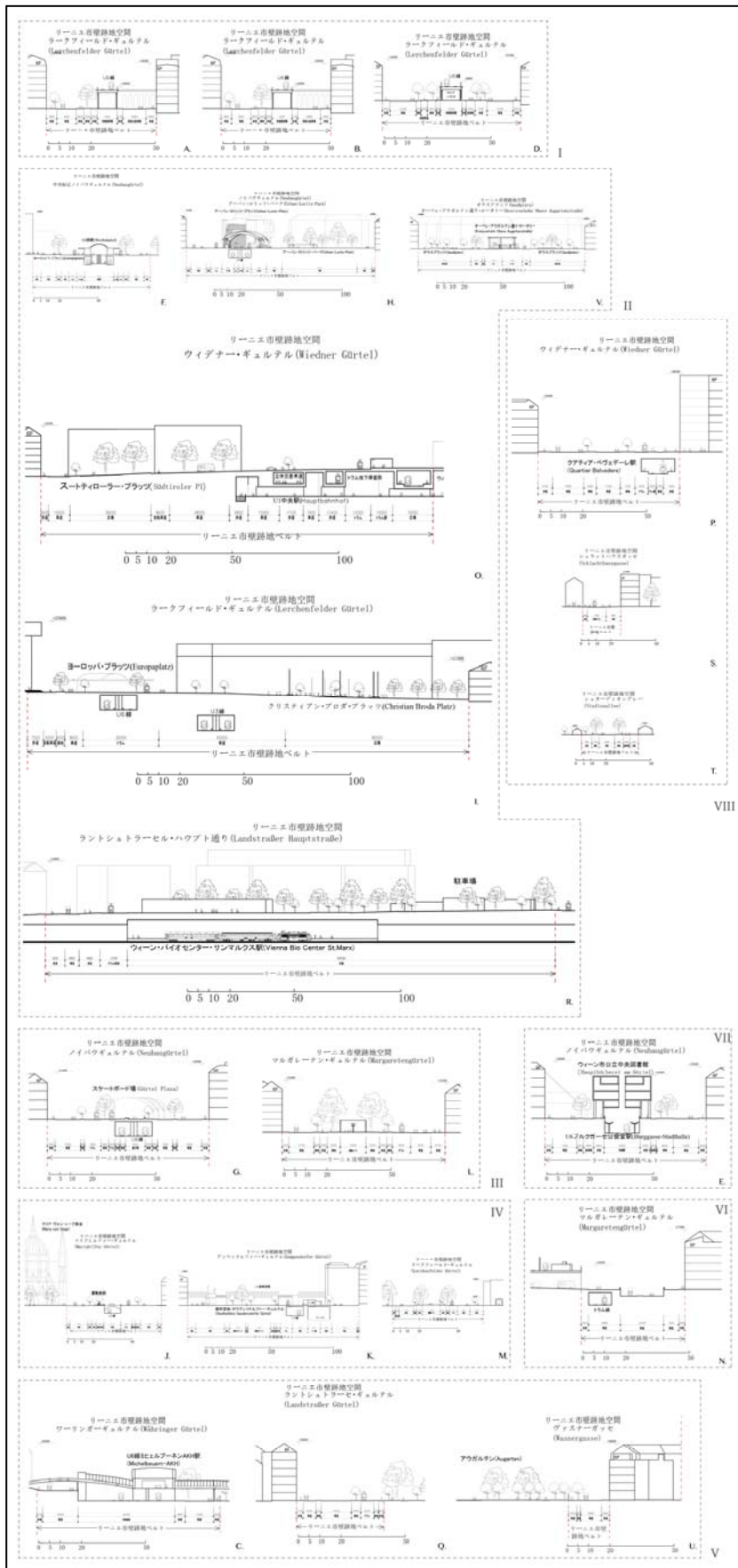


図 4-3 リーニエ市壁跡地空間分類図

・Ⅰ：都市鉄道高架型 A, B, D

リーニエ市壁跡地ベルトのギュルテル環状線道路として整備された区間の広幅員中央帯の上に19世紀末建てられた組積造連続アーチの都市鉄道高架及び両側中央帯上の自転車道、歩道、駐車場、テラス席、緑地、植樹帯、トラム軌道敷等が両側の近代建築物に囲まれた空間。高架両側の中央帯部分では街路樹やストリートフィニチャ等の環境施設が整備され、歩行者に友好な空間を作り出した。高架下のアーチ空間と両側建築物の沿道部分には多くの飲食店やバー・ナイトクラブ等集中し、ウィーンのフォアオルトとフォアシュタットの間の線状な盛り場となっている。交通量が多いギュルテル環状線沿線では集まった人々の騒ぎ声等が目立たない為、沿線街区からの苦情が少ない。

・Ⅱ：広場一体型 F, H, I, O, R, V

リーニエ市壁跡地ベルト沿線、かつて市壁上の主な城門・関所が存在した場所、主な鉄道ターミナルの駅前、ギュルテル環状線沿線とそれに交差する放射状路線の公共交通が集約する要衝節点等に形成した広場を主としたオープンスペースがベルト上の広幅員中央帯や環境施設帯と横断歩道で密接に繋がれ、空間的にも連続であり、一体化して都市のノード的な公共空間を成した。

・Ⅲ：中央帯運動施設型 G, J, L, M

リーニエ市壁跡地ベルトのギュルテル環状線道路として整備された区間の広幅員中央帯の上に球技運動のグラウンドやスケートボード用のヤード等一般市民に開かれた運動用の施設を整備した。それを囲む街路樹や緑地、歩道、ストリートフィニチャ等と共に形成したこの空間は両側の住民に憩いの場を提供した。

・Ⅳ：隣接公共空間連続型 J, K, M

リーニエ市壁跡地ベルトのギュルテル環状線道路として整備された区間の片側或いは中央に緑地・公園・教会等によるオープンスペースが存在し、且つそれが横断歩道等で広幅員中央帯や環境施設帯と密接に繋がれ、連続した緑地を主とした公共空間を形成した。これ等の空間でもストリートフィニチャやトレーニング器具から球技運動のグラウンド等の施設が設けられ、沿線住民が日常に散歩や運動を行う空間となっている。

・Ⅴ：隣接公共空間分離型 C, Q, U

リーニエ市壁跡地ベルトの片側に公園・緑地等によるオープンスペースが存在するが、地形の高差や塀でベルト上の空間と隔てられている。或いはベルト上が中央帯の無い道路になっているか、都市鉄道の線路等の用地が同一平面上のベルト中央帯を占拠し、その公園・緑地の空間との関連性を持てる沿道の環境施設帯が狭小で、連続な公共空間を成していない。その為、これらの公園・緑地等の隣接空間は空間的に分離している様に見える。

・Ⅵ：鉄道・工業用地隣接型 N, O

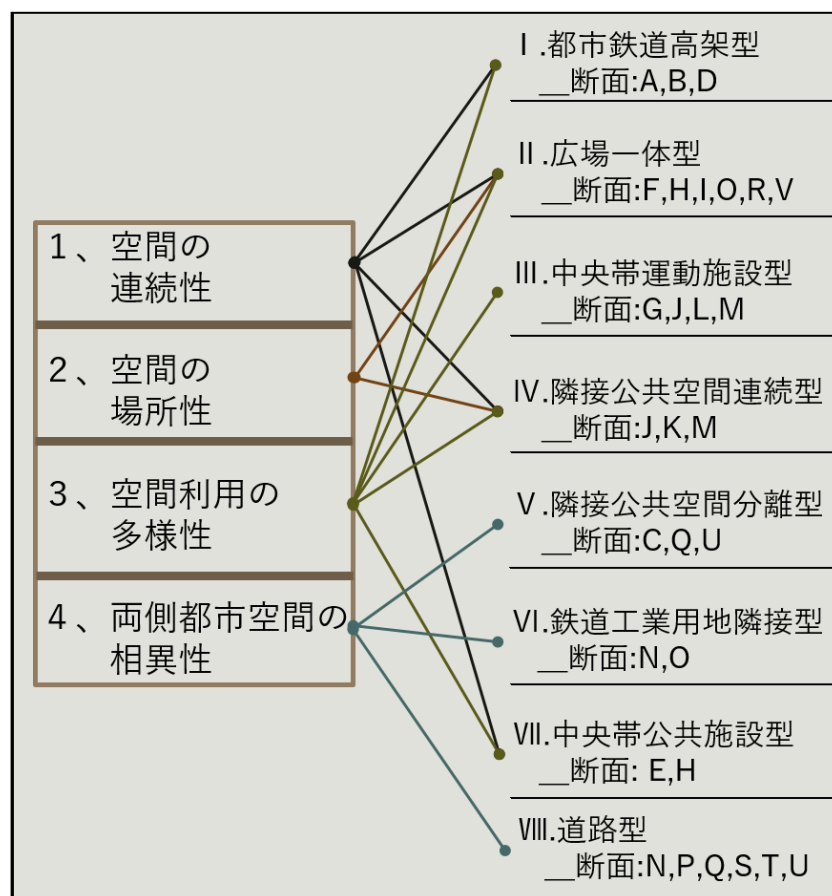
リーニエ市壁跡地ベルトのギュルテル環状線道路として整備された区間で鉄道関連のインフラ構造物や工業構造物が外側に存在する。それに対し、内側は集合住宅を主とする建築物で、その間の道路空間は中央帯が狭いか殆ど存在しない広幅員な幹線快速道路となっている。車の交通量が多く、主な交差点は地下道式の立体交差で、トラム等の路線や歩行者横断通路も地下化している。この断面空間に於いて、両側の関連性は非常に薄弱で、リーニエ市壁跡地ベルトは阻隔的な境界空間となっている。

・VII：中央帯公共施設型 E, H

リーニエ市壁跡地ベルトのギュルテル環状線道路として整備された区間の広幅員な中央帯の上で都市鉄道の駅舎や市民図書館等の公共施設を建設した。19 世紀末にオットー・ワグナーによって設計された駅舎は順次リノベーションされ、新たに飲食店や本屋等をオープンし、両側建築の沿道商店と共に近辺住民に必要とされる小さな駅前商業空間を形成した。アーバン・ロリッツ・プラッツに隣接する市民図書館はギュルテル環状線中央帯上掘割のブルクガーセ公会堂駅の上方に建てられ、都市鉄道の駅の機能を兼ね持つ。その上この図書館の建築はアーバン・ロリッツ・プラッツ広場に接する屋外の大階段を設け、広場と共に立体的に体験できる都市公共空間を形成した。

・VIII:道路型 N, P, Q, S, T, U

リーニエ市壁跡地ベルトの中央帯が存在しない、又は狭小な区間で、基本的に自動車車道とトラム軌道敷及び両側の自転車道、植樹帯、歩道によって構成されている。道路が広幅員でない所はトラム軌道敷と車道が共用で、植樹帯や自転車道等は省略している。これ等の断面空間で、ベルト上の空間は基本交通の各機能を担う役割しかなく、両側と関連する他の機能が賦与された「場」を形成していない。この中で、特に道路が広幅員の場合、両側に隣接する建物から街区は其々違う時代に造られ、コンテキストや用途が大きく異なり、断面空間上相互の関連性もあまり見られず、ベルトはここで阻断的な境界となっている。



4.4 小結

- ・リーニエ市壁跡地の断面空間の特徴を以下の四点から評価し、その分布をまとめた。

1) 空間の連続性

IIの広場一体型、IVの隣接公共空間連続型はリーニエ市壁跡地ベルトの中央帯と両側にオープンスペースを形成し、市民の多様なアクティビティの受け皿として両側の都市空間と緊密に関連している。Iの都市鉄道高架型、VIIの中央帯公共施設型は広幅員中央帯上の構築物とベルト両側の街区が間の車道や緑地を囲み、二つの空間を形成したが、構築物が両側の空間とアクセスできる公共的な機能を有した施設やリノベーションされた高架下アーチの店舗が主で、ベルト両側沿道の店舗も飲食店等が多く、一体化した空間を形成している。これ等空間の連続性が優れた断面は主に西ギュルテルと鉄道駅の付近に分布する。

2) 空間の場所性

IIの広場一体型は過去にリーニエ市壁上の主な街道が通るゲート・関所の跡地や重要な鉄道駅の前に形成しており、その空間構成や要衝的な立地は過去の歴史積層と深く関連し、リーニエ市壁跡地ベルト上最も市壁と都市空間の歴史文脈関係を今尚残している。IVの隣接公共空間連続型のベルトに隣接した公園や教会等も周辺街区との特別な歴史文脈関係があり、これらと形成したリーニエ市壁跡地空間もその場所性を受け持っている。これ等空間は主にベルト沿線の主な交差点、鉄道駅、公園、教会等の周辺に分布する。

3) 空間利用の多様性

IIの広場一体型、IIIの中央帯運動施設型、IVの隣接公共空間連続型はリーニエ市壁跡地ベルトの道路空間での車道やトラム線の軌道敷等の交通インフラとしての利用の他に、広幅員な中央帯や両側の広場や緑地等のオープンスペースで公共空間としての新たな利用を付加した。Iの都市鉄道高架型、VIIの中央帯公共施設型はベルトの中央帯等でのオープンスペースの利用に加えその上の交通インフラ構築物の活用や新たに公共的機能の施設を新築することによって新たな利用を付与した。これ等はほぼ西ギュルテルに分布する。

4) 両側都市空間の相異性

Vの隣接公共空間分離型、VIの鉄道・工業用地隣接型とVIIIの道路型の中で広幅員の幹線環状道路に位置する箇所はリーニエ市壁跡地ベルト上の鉄道路線や中央帯の無い広幅員幹線道路に隔てられているか、市街地形成の歴史上の原因でその片側に庭園・公園又は大面積な公共施設が配置され、両側の街区は面積や容積、用途等が大きく相異なる都市空間を形成している。こうした状況は主に南ギュルテル区間のリーニエ市壁跡地ベルトの両側で最もよく見られ、西ギュルテル沿線ではベルト両側街区の建築の年代や住民の社会階層分布等は相異なるが、空間上は類似したボリュームの建築による都市空間を形成している。

・参考文献

- (1) 王成康 出口敦 箕浦永子, 南京市における城壁空間の変遷と類型に関する研究, 日本建築学会計画系論文集 第 77 巻 第 672 号 385-391, 2012 年 2 月
- (2) Silja Tillner, URBION - URBAN REVITALIZATION OF THE VIENNA GÜERTEL, 47th ISOCARP Congress 2011
- (3) Merc Silberman, Karen E. Till and Janet Ward, Walls, Borders, Noundaries:Spatial and Cultural Practices in Europe, Berghahn Books 2012
- (4) Urban Development Plan Vienna The new traffic concept

・参考 URL

- (1) <https://www.wien.gv.at/viennagis/> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (2) <https://www.wien.gv.at/stadtplan/> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (3) <https://www.wien.gv.at/viennagis/datendownload.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (4) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/stadtvermessung/geodaten/viewer/stadtplan3d/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (5) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (6) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (7) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)

第5章 リーニエ市壁跡地空間の統計分類

- 5.1 リーニエ市壁跡地ベルト・隣接街区の用途・機能分布地図の抽出
- 5.2 リーニエ市壁跡地空間に関する統計
- 5.3 統計結果に基づくリーニエ市壁跡地空間の分類
- 5.4 小結

5.1 リーニエ市壁跡地ベルト・隣接街区の用途・機能分布地図の抽出

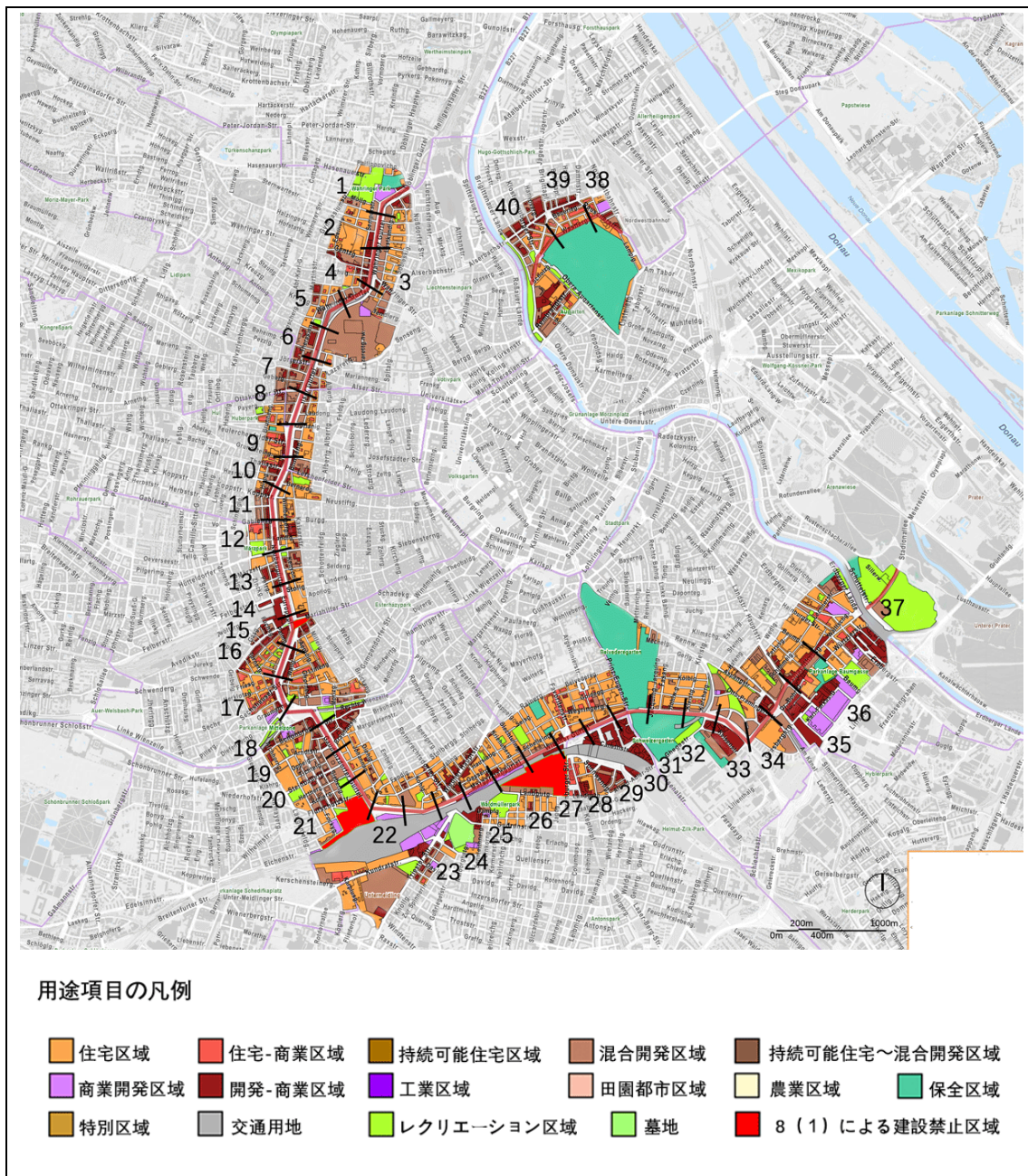


図 5-1¹⁾ リーニエ市壁跡地ベルト沿線街区用途ゾーニング図

■ウィーン市政府の都市計画と土地利用の担当部署である MA21 の都市開発サービスセンターが公開した広義的ゾーニング図(Generalisierte Flächenwidmung)よりリーニエ市壁跡地沿線街区の用途情報を抽出し、ViennaGIS の電子地図を基にリーニエ市壁跡地沿線の用途ゾーニング図を作成。地図上、沿線街区の用途情報は建物の沿道側と中庭向きの内側の分別まで表しているの、リーニエ市壁跡地空間を構成するリーニエ市壁跡地ベルトに隣接する空間の用途と両側近隣街区全体の用途分布傾向を見ることができる。

■視対象が人の場合、近距離景と中距離景の区分指標である 300m を単位長さとして用い、リーニエ市壁跡地ベルトを市壁最北端の Nussdorfer Linie 関所の跡地であるヌスドルファー通り辺りを起点に、逆時計回りに 40 の区間に区分し、区間ごとに統計分析を行った。

¹⁾<https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>のゾーニン図を基に <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>より著作作成

5.2 リーニエ市壁跡地空間に関する統計

5.2.1 ベルト両側隣接空間の用途統計

調査地点	リーニエ市壁跡地ベルト																							
	外側隣接空間の用途												内側隣接空間の用途											
	住宅区域	商住混合区域	商業開発区域	保全区域	交通用地	レクリエーション区域	建設禁止区域	住宅区域	商住混合区域	商業開発区域	保全区域	交通用地	レクリエーション区域	建設禁止区域	住宅区域	商住混合区域	商業開発区域	保全区域	交通用地	レクリエーション区域	建設禁止区域	住宅区域	商住混合区域	商業開発区域
1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

表 5-1² リーニエ市壁跡地ベルト両側隣接空間の用途統計表

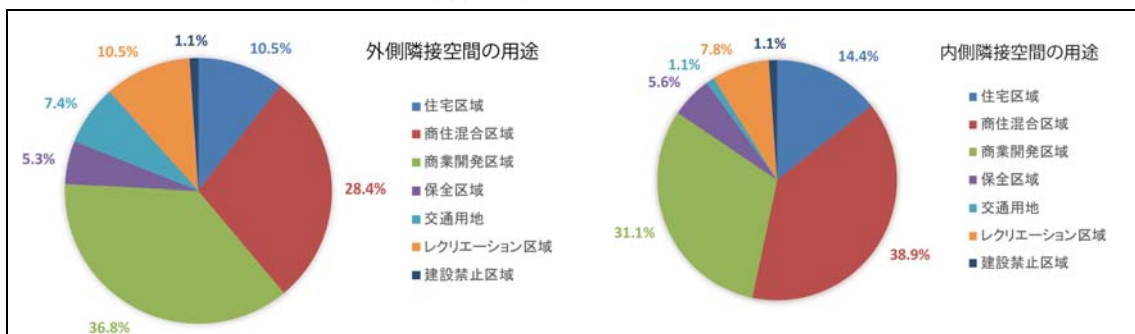


表 5-2

表 5-3

●リーニエ市壁跡地ベルト両側隣接空間の用途は全体のバランスに於いて、内外で大きな差は見られない。個々の用途にては、商住混合区域と住宅区域は内側が外側に比べて大きい割合を占め、交通用地は内側の極わずかに比べて、外側は7.4%占めている。

² 沿線に③,⑤,⑧,⑨,⑩,⑫,⑮の用途は無く、②と④を商住混合区域、⑥と⑦を商業開発区域に統合した

5.2.2 ベルト上の機能と空間形態の統計

調査地点	リーニエ市壁跡地ベルト														ベルト内外の地上幹線道路（箇所数）
	道路交通（種類別）	公共交通（種類別）	自転車道	自転車道	自転車道	文化施設（個数）	飲食・娯楽（店舗数）	商業（個数）	倉庫	運動施設（箇所数）	緑地空間（箇所数）	中央鉄道高架型	中央鉄道掘削型	中央緑地・公園型	
1	1	2	1	1	1	0	3	0	0	0	3	1	0	0	3
2	1	2	0	1	0	0	2	1	0	0	3	1	0	0	3
3	1	2	2	1	1	0	0	1	0	0	3	1	0	0	4
4	1	2	0	1	0	0	0	0	0	1	3	1	0	0	1
5	1	2	2	1	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
6	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	3	1	0	0	1
7	1	1	2	1	1	0	3	2	0	0	3	1	0	0	2
8	1	1	0	1	1	0	2	0	0	0	3	1	0	0	3
9	1	1	2	1	1	0	5	1	0	0	3	1	0	0	3
10	1	1	2	1	1	0	0	1	0	1	3	1	1	0	1
11	1	2	0	1	1	0	0	0	0	0	3	0	1	0	2
12	1	3	2	1	1	2	0	0	1	2	3	0	1	0	2
13	1	3	1	1	1	0	0	0	0	0	3	0	0	1	2
14	1	3	2	1	0	0	0	1	1	3	3	0	0	1	3
15	1	3	0	1	1	0	0	0	0	1	3	0	0	1	2
16	1	3	1	1	1	0	0	0	0	0	3	1	1	0	1
17	1	3	2	1	1	0	0	0	1	0	3	1	0	0	1
18	1	3	2	1	1	0	2	0	0	2	3	0	0	1	2
19	1	2	0	1	1	0	0	0	0	2	3	0	0	0	2
20	1	2	1	1	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1
21	1	2	0	1	0	0	0	0	0	2	3	0	0	1	1
22	1	4	2	1	1	0	0	0	0	2	3	0	0	1	2
23	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1	0
24	2	4	3	0	0	0	2	0	0	0	3	1	0	0	2
25	2	4	2	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0	1
26	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	1
27	2	3	1	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	1
28	2	3	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	1	0	0
29	2	4	2	1	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1
30	2	3	2	1	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2
31	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1
32	2	2	1	1	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2
33	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1
34	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	2
35	3	2	2	1	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2
36	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2
37	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2
38	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2
39	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2
40	3	1	1	1	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	2

表 5-4 ベルト上空間の特徴統計表

■リーニエ市壁跡地ベルト上の機能、空間形態、地上アクセス性を表 6-4 の中の各項目に対する調査を通して、沿線状況を明らかにした。

調査方法は現地踏査とウィーン市政府の ViennaGIS システムの都市コンテンツマップ機能³を利用してのベルト上空間機能の調査である。

- ・項目道路交通の類型は3種見られ
- ▶ギュルテル環状線の一部で広幅員な中央帯を持った多車線大通り①
- ▶ギュルテル環状線の一部で中央帯をほぼ持たない多車線大通り②
- ▶ギュルテル環状線の一部とその他の一般幅員の通り③
- ※その区間の該当類型番号を記入

- ・項目公共交通は四種見られ
- ▶都市鉄道線路を利用した U6 線
- ▶その他の地下鉄路線 U1、U3、U4、
- ▶地方鉄道バーデン線(トラム共線)
- ▶市内の路面電車トラム線
- ▶国鉄 ÖBB 運営の近郊列車
- ※その区間に存在の種類数を記入

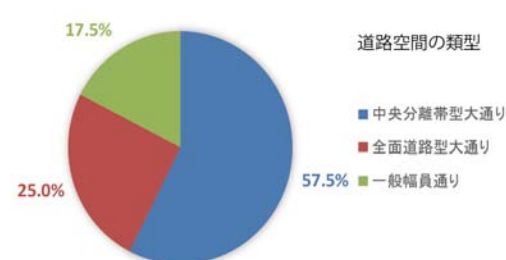
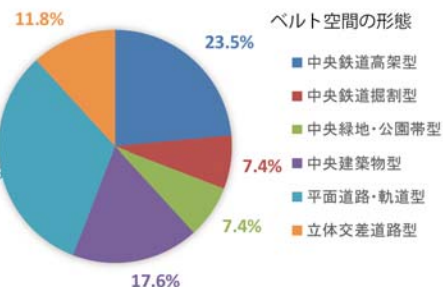


表 5-5

●リーニエ市壁跡地ベルト上の道路空間の八割以上がギュルテル環状線の幹線大通りで、その大半は広幅員な中央帯があり、多様な都市公共機能の受け皿となることができる。これら広幅員な中央帯を備えたベルト空間は主にリーニエ市壁跡地ベルトの西半周に存在し、又その大半も中央帯の上に都市鉄道の組積造高架等のインフラ構築物、駅や新しく建設された図書館等の公共建築が存在し、商業や展示等のコンテンツを取り入れ可能である。

表 5-6



³ <https://www.wien.gv.at/viennagis/stadtplan.html> 参照

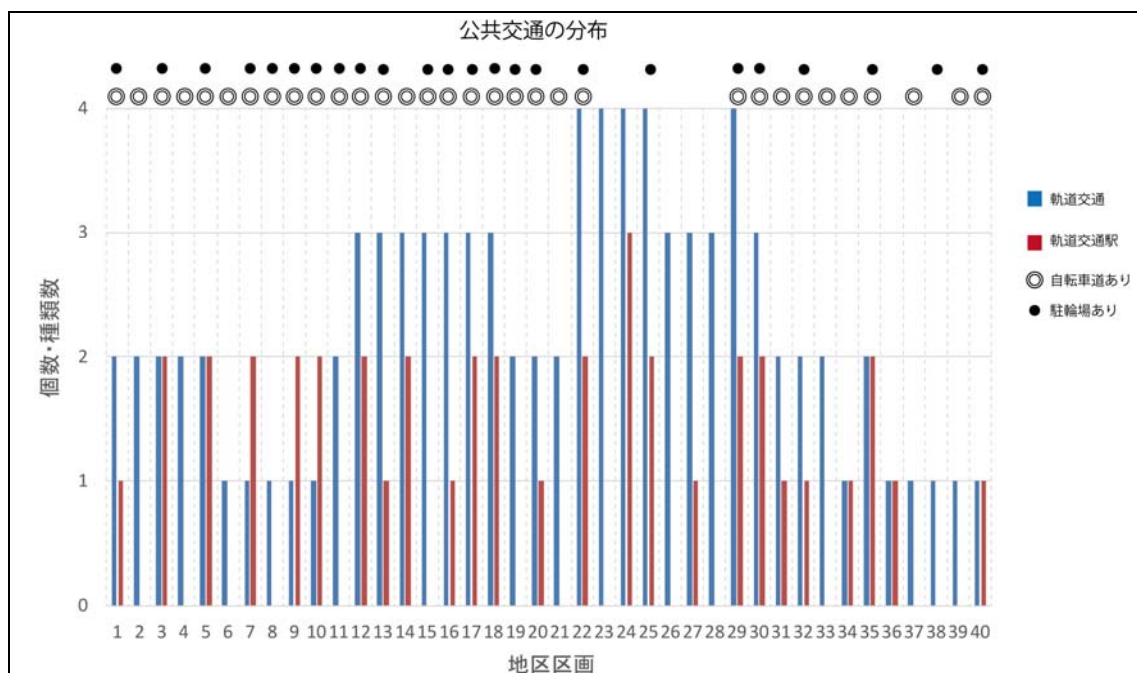


表 5-7

●40区間に区分したリーニエ市壁跡地ベルトの1から36の区間はギュルテル環状線と重なる部分である。1から5の北西ギュルテル区間の軌道交通はギュルテル環状線に沿った都市鉄道と中心部のリンクシュトラセから放射状にベルト外側のフォアオルトへ延びる路面電車のトラム線が主である。12から18の西ギュルテル区間の軌道交通は前同様放射状に外側へ延びるトラム線の他にギュルテル環状線に沿うトラム線もあり、地下鉄のU3、U4線も交差している。22から25の南ギュルテル区間は国鉄のインフラ用地沿いで、トラム線や地下鉄の他に国鉄近郊列車と地方鉄道のバーデン線も存在し、ベルトを跨いで国鉄インフラ用地以南の地区を結ぶ路線が多数ある。ギュルテル環状線以外のリーニエ市壁跡地ベルト区間は少数のトラム路線しか無い状況である。14、15、28、29、30の区間はウィーン西駅とウィーン中央駅及びその周辺の広場や再開発複合施設等が集まっている為、交通の要衝節点として軌道交通の路線と駅が集中している。

●自転車専用道に関しては、国鉄インフラ用地沿いの南ギュルテル区間が広幅員な中央帯を設けていなく、且つ主に自動車用に道路空間が整備されている為、存在しない他、その他のリーニエ市壁跡地ベルトではほとんど中央帯或は両側の環境施設帯に整備してある。特に北西から南西のギュルテル環状線の区間は中央帯の緑地等の空間と一体化している。

5.2.3 ベルト内外のアクセス性の統計

■リーニエ市壁跡地ベルト沿線の内外アクセス性の変化を明らかにする為に40区間における地上の横断通路数を現地踏査と地図の読み取りで統計した。地下通路等は地下鉄の駅構内も含めて複雑で、且つリーニエ市壁跡地空間の形成に関連が薄い為、統計していない。

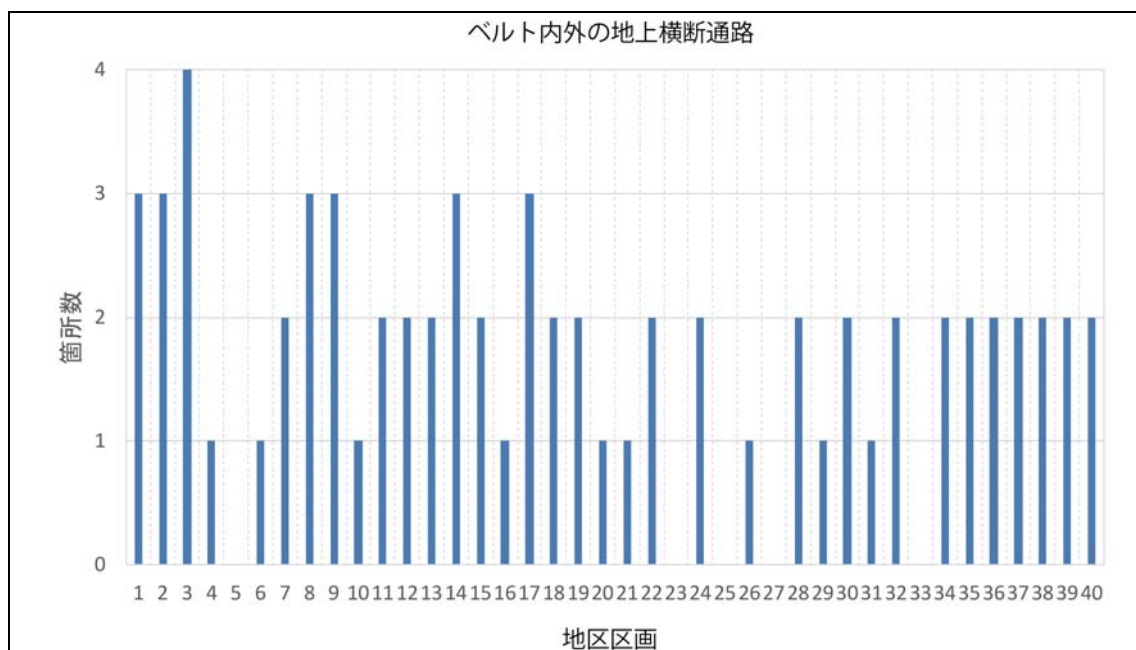


表 5-8

●リーニエ市壁跡地ベルトの北西ギュルテル区間は都市鉄道高架下のアーチ空間や中央帯上空の多くが再開発され、多くの店舗が進駐している為、それらにアクセスしやすい様にベルトの横断通路は多く整備されている。1、2、3 区間の外側はウィーンの近代以来の優質な住宅区域である為、内側街区との社会階層面での差異も少なく、ベルトの此処での境界的存在が強くないのも原因のひとつであると思われる。都市鉄道の路線と重なる西ギュルテルの空間では、幾つか非典型的な鉄道線路の用地が同一平面上のベルト中央帯を占拠している、或いは両側の高差が大きい区間を除き、ベルト両側は中央帯を介してアクセスし易い様に整備されている。特に沿線の都市鉄道の駅舎付近でアクセスが最も良い。ベルトの南ギュルテル区間は外側が主に国鉄インフラ用地や工業用地で広幅員な中央帯を設けていなく、内側の住宅区域との交流の需要も少なく、主に地下通路で両側を結んでいる。ウィーン中央駅もこの区間内に位置し、ベルト内側のスートティローラー・プラッツとのアクセスも主に地下の駅空間を介している。28、30、32 の区間は中央駅の前や再開発地区のクオティア・ベヴェデーレ、そして公園や緑地が両側にあるため、南ギュルテル区間全体の中で比較的に横断通路が多い。33 の区間は自動車専用道路の立体交差になっており、内側は開発用に保留されている空地である為、横断通路がない。34 から 40 の区間は一般幅員の通りで、両側街区も同質化した状況が多く、アクセス性は比較的均一。

5.3 統計結果に基づくリーニエ市壁跡地空間の分類

■区分した 40 区間をサンプルとし、リーニエ市壁跡地ベルト両側隣接空間の用途に関する 16 パターン、ベルト上の機能に関する 11 アイテム、ベルト空間の形態に関する 6 パターン及びベルト内外の地上横断通路数を変数として、SPSS を用いてクラスター分析(グループ間平連結法)を行った。その結果、結合距離 7 でクラスタライズすると、特徴傾向の似ているリーニエ市壁跡地空間を 7 グループに類型化することができた。

それぞれのグループの特徴を踏まえた上で、このような分布の成したウィーンの市街地変容から見た要因の分析を行う。

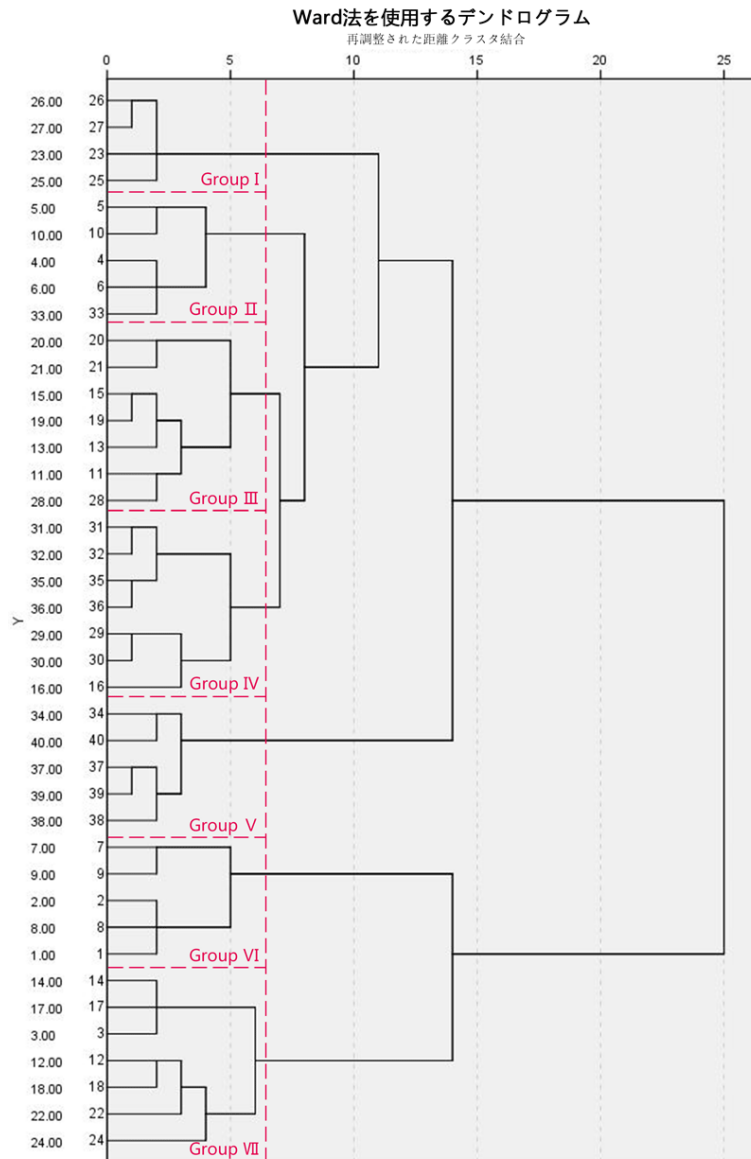


表 5-9

空間機能の凡例					
道路空間 歩行者区域 生活道路 出会いのゾーン 速度制限30km/hエリア	運動施設 アウトドア空間 体育館 アウトドアスポーツクラブ	自転車関連 公共自転車ステーション 自転車道 道路上自転車道 自転車ボックス/ガレージ 屋根付き駐輪場 駐輪場	文化施設 図書館	憩い空間 公園 遊び場 犬の散歩空間	その他 直売市場/有機食材市場 市場 マーケットエリア 駐車場 EUプロジェクト
用途項目の凡例					
住宅区域 商業開発区域 特別区域	住宅-商業区域 開発-商業区域 交通用地	持続可能住宅区域 工業区域 レクリエーション区域	混合開発区域 田園都市区域 墓地	持続可能住宅〜混合開発区域 農業区域 8(1)による建設禁止区域	保全区域

表 5-10⁴

⁴ <https://www.wien.gv.at/viennagis/stadtplan.html> & <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>より引用

・グループ I

類別	両側隣接空間の用途分布図	ベルト及び周辺の機能分布図	ベルト及び周辺の現状地図	該当空間
I				23
				25 26
				27

表 5-11⁵

・ I :鉄道インフラ・工業用地隣接型

リーニエ市壁跡地ベルトの南ギュルテル区間の重要な広場や交差点でない場所に分布している。これ等区間のベルトの内側は主に住宅区域で、外側は工業区域と交通用地となっており、相互の関連性は薄い。ベルト空間の形態は広幅員の中央帯が無い幹線大通りで、両側間は地上でアクセスしやすい。ベルトの南には広い鉄道コリドールが存在し、その南部にある市街地との関連性を隔てている。

・ II :ベルト空間障碍型

リーニエ市壁跡地ベルトのギュルテル環状線区間に分布している。ベルトの中央帯が平面上都市鉄道の線路や都市鉄道が地下から地上の高架へ上る坂に該当する区間、或いはベルト全面が中央帯の無い幹線道路で且つ立体交差がある区間等の集りである。両側のアクセスは特定した歩道橋や地下道等の通路しかなく、ベルト上に双方が交流できる空間がほとんど無い。ベルト両側街区の面積、建築のボリューム、用途の属性も大きく相異なる。

⁵ <https://www.wien.gv.at/viennagis/stadtplan.html> & <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/> の地図より著者が加工作成

・グループⅡ





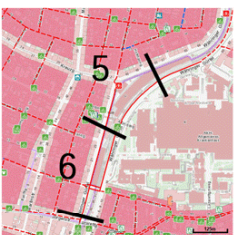
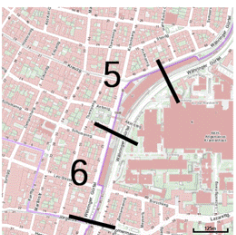
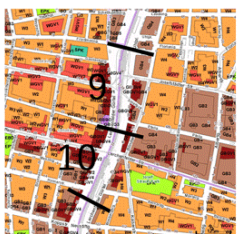

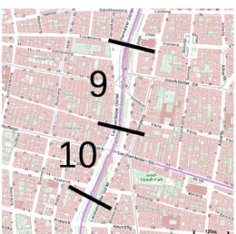
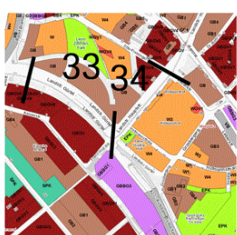


類別	両側隣接空間の用途分布図	ベルト及び周辺の機能分布図	ベルト及び周辺の現状地図	該当空間
Ⅱ				4
				5 6
				10
				33

表 5-12⁶

・Ⅲ:広場・中央帯周辺街区関連型

リーニエ市壁跡地ベルトの西ギュルテルと南ギュルテル環状線の区間に分布している。この区間のベルト上では緑地や運動施設が配置された中央帯或いはギュルテル環状線道路両側に広場や公園等が存在する。これ等の空間は周辺街区と地上で非常にアクセスし易く、その空間や機能も周りの街区と密接な関連を持つ。ベルト沿線に隣接する商業開発区域や住宅区域はベルト上のこれ等空間と周辺街区の商住混合区域や住宅区域も含めた区域の住民に日常的な溜まり場を提供した。特に南西ギュルテルの沿線では1920年代の社会民主党市政時期に建設された市営集合住宅が集中しており、その区間のベルト上での運動施設や緑地は隣接の公園と共に周辺住民に緑豊かな屋外活動空間を提供した。

⁶ <https://www.wien.gv.at/viennagis/stadtplan.html> & <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/> の地図より著者が加工作成

・グループⅢ



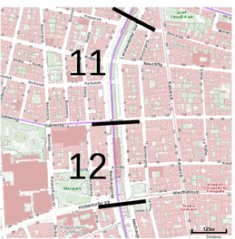
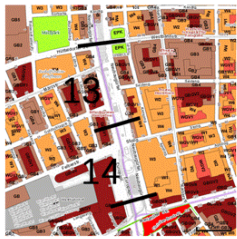
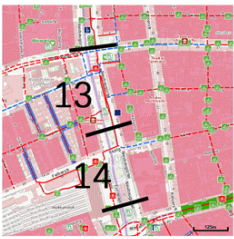
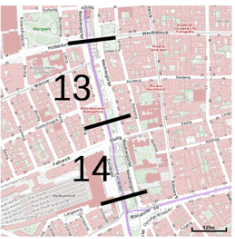


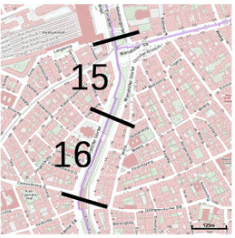

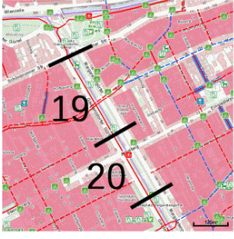
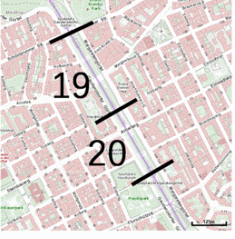




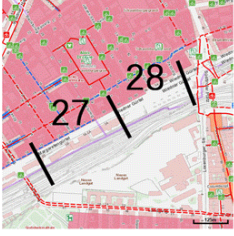

類別	両側隣接空間の用途分布図	ベルト及び周辺の機能分布図	ベルト及び周辺の現状地図	該当空間
Ⅲ				11
				13
				15
				19 20
				21
				28

表 5-13⁷

⁷ <https://www.wien.gv.at/viennagis/stadtplan.html> & <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/> の地図より著者が加工作成

・グループⅣ

類別	両側隣接空間の用途分布図	ベルト及び周辺の機能分布図	ベルト及び周辺の現状地図	該当空間
Ⅳ				16
				29 30
				31 32
				35 36

表 5-14⁸

・Ⅳ:片側公共空間型

リーニエ市壁跡地ベルト沿線の重要な商業や交通の集約点の近辺に分布している。これ等区間のベルト沿線の片側には教会、再開発された複合施設、公園や緑地、鉄道駅と広場等の様な公共空間が存在するが、向かい側の街区との間のベルト上で両側にアクセスし易い交流の空間を形成していない。ベルト両側街区間の関連は密接でなく、その用途や空間も相異しているが、ベルト上の横断通路は阻断されて無く、地上でのアクセスは可能。

⁸ <https://www.wien.gv.at/viennagis/stadtplan.html> & <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/> の地図より著者が加工作成

・グループV








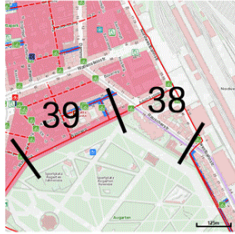
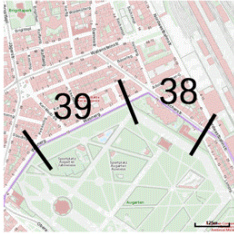

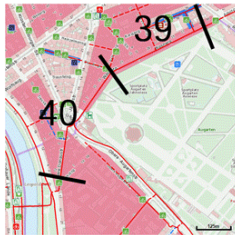
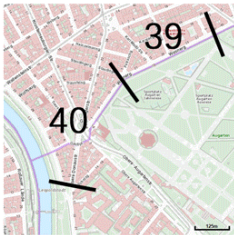
類別	両側隣接空間の用途分布図	ベルト及び周辺の機能分布図	ベルト及び周辺の現状地図	該当空間
V				34
				37
				38 39
				40

表 5-15⁹

・ V:ベルト周辺街区溶け込み型

リーニエ市壁跡地ベルト上が広幅員で交通量の多い幹線大通りになっているギュルテル環状線以外の区間に分布している。その半数以上は旧市街北東側のドナウ運河対岸地区に位置する。多くの交通機関や公共施設の集まる節点が多数分布する環状幹線空間のベルト区間に比べ、これら区間のベルト上は公共交通路線が比較少なく、トラムとバスが主である。ベルト両側の街区は主に住宅区域や商住混合区域が主で、沿線にレクリエーション区域の別荘地や保全区域の歴史庭園等も存在し、且つベルト空間は幅員の広くない道路が主で、相互アクセスし易い日常的な都市空間になっている。これらの区間でリーニエ市壁上の関所が存在した場所は周辺住民の憩いの広場等の生活に緊密な公共空間になっている。これら区間のリーニエ市壁跡地空間は周辺街区に対し顕在的な都市骨格的空間構成になっていなく、周辺のコンテクストに融合されている形になっている。

・ VI:都市鉄道高架下空間利用型

リーニエ市壁跡地ベルトの西ギュルテル区間に分布している。この区間のベルト空間の

⁹ <https://www.wien.gv.at/viennagis/stadtplan.html> & <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/> の地図より著者が加工作成

形態は広幅員中央帯の上に都市鉄道の高架が存在する構成になっている。高架下は組積造の連続アーチ空間になっており、1990年代に始まった西ギュルテル地区を対象とした「URBAN WIEN Gürtel plus」都市再生プロジェクトのURBION改修計画でその多くがリノベーションされ、店舗やギャラリー等が多く進駐した。これ等はほぼ高架構造の両側からアクセスできるようになっており、高架側面の中央帯も歩道、自転車道、緑地等の環境施設が整備され、ベルト両側の街区にもアクセスし易い様に横断通路が配置されている。これら区間のアーチ空間に対する再生は両側街区間の融合を促し、リーニエ市壁跡地空間をベルト上の店舗やギャラリーと両側沿線隣接の商業区域や商住区域が構成する一体な商業帯に成した。このエリアの利用者は周辺住民のみならず、ベルト上の都市鉄道やトラム線を利用してベルト沿線の他の地区や両側のフォアオルトとフォアシュタットの広範囲な市街地からも来ている。西ギュルテル沿線の公共交通の利便とそのインフラ構築物を活用して形成した公共空間がこれ等区間の特徴である。

・グループVI




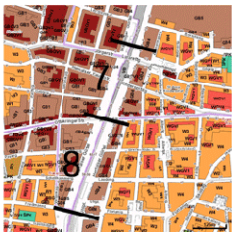

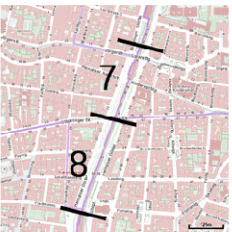


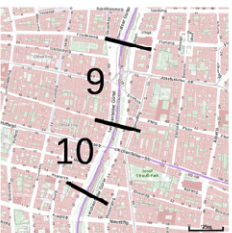
類別	両側隣接空間の用途分布図	ベルト及び周辺の機能分布図	ベルト及び周辺の現状地図	該当空間
VI				1 2
				7 8
				9

表 5-16¹⁰

・VII:公共交通集約型

リーニエ市壁跡地ベルトのギュルテル環状線区間で多くの軌道交通が集まる要衝の駅の場所に分布している。これらの区間ではベルトと平行な都市鉄道やトラム線だけでなく、ベルトと交差してその内外を繋げる方向の地下鉄やトラム線も通過し、ベルト沿線の利用者とベルト内外のフォアシュタットやフォアオルトからの利用者が乗り換える節点で人の流れが多い。これら箇所のベルト上の広幅員中央帯或は片側の街区には公園や緑地、そしてベルト沿線の周辺街区よりも広い範囲の住民に利用される公共施設があり、特に西ギュルテル上のアーバン・ロリッツ・プラッツはウィーン西部の重要な中心地となっている。

¹⁰ <https://www.wien.gv.at/viennagis/stadtplan.html>&<https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>の地図より著者が加工作成

・グループⅦ


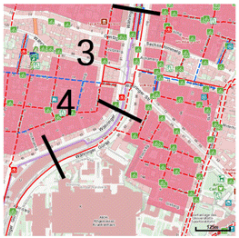



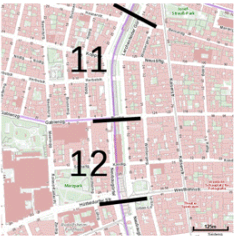




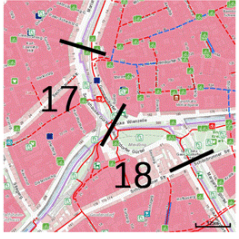
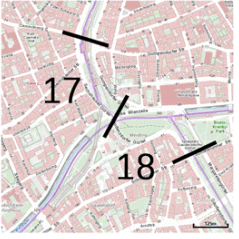
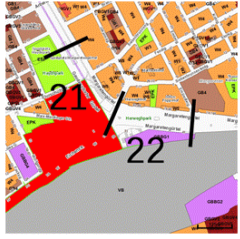



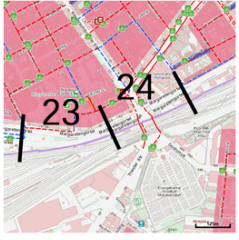

類別	両側隣接空間の用途分布図	ベルト及び周辺の機能分布図	ベルト及び周辺の現状地図	該当空間
Ⅶ				3
				12
				14
				17 18
				22
				24

表 5-17¹¹

¹¹ <https://www.wien.gv.at/viennagis/stadtplan.html>&<https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>の地図より著者が加工作成

5.4 小結

●リーニエ市壁跡地空間をクラスター分析で類型化した7グループの特徴をまとめた。

- ・Ⅰ:鉄道インフラ・工業用地隣接型
- ・Ⅱ:ベルト空間障碍型
- ・Ⅲ:広場・中央帯周辺街区関連型
- ・Ⅳ:片側公共空間型
- ・Ⅴ:ベルト周辺街区溶け込み型
- ・Ⅵ:都市鉄道高架下空間利用型
- ・Ⅶ:公共交通集約型

この分類に於いて最も重要な指標はリーニエ市壁跡地ベルト上の空間と両側隣接街区との関連性、ましては更に広範囲な都市区域との繋がりである。この関連性や繋がりを影響する要素はリーニエ市壁跡地ベルト上での基盤整備、公共空間形成、そして沿線公共交通機関の利便性の他に、都市の歴史的な積み重ねが成した都市空間の形態や用途の分布等も重要である。現存して環状都市骨格の役割は担う市壁跡地を理解するにあたっては、その現状を歴史的変遷の軸の上に置き、周辺市街地の変容等関連したエリアの変化から、現在の状況を成した要因を総合的に見なければならない。

●リーニエ市壁跡地ベルトの西ギュルテルから西南ギュルテル区間のベルトに隣接した空間の用途は大きな差異を見せていないが、沿線周辺の街区の用途はベルト外側のフォアオルトの方に商業が多く存在している。ベルトの内側は特定な広場や駅前等の交通要衝を除き、ベルト隣接街区が商業用途になっているほか、その背後にある街区は住宅用途が主である。その理由として、内側のフォアシュタットの市街地は近代までにはほぼ完成され、住民の階層等は比較的固化しており、且つ近年は高齢化している。それに対し、ベルト外側のフォアオルトはリーニエ市壁外の労働者の集まる街から由来し、住民の流動が頻繁で、今でも安価な家賃などで中近東からの移民の集まる街になり、多民族混在で若年層が多いため、商業用途の空間に対する需要も大きい。この区間のベルト上は、オットー・ワグナー設計の都市鉄道高架・駅舎、ベルト沿線の市営公共住宅と共に整備した緑地空間等19世紀末のリーニエ市壁撤去後の都市改造から20世紀前半「赤いウィーン」の社会民主党市政期に至る近代の都市計画遺産が現存し、今尚改修や再開発が行われ、両側の市街地や内外の都市区域と新たな関連性を作る空間や機能を付け加えて活躍し続けている。

●リーニエ市壁跡地ベルトの南ギュルテル区間ではベルト両側のギャップが空間的に顕在化している。内側の住宅用途が主な街区と外側の工業や鉄道用地の分布はリーニエ市壁が存在した近代の都市発展期からの流れで、当時都市の南側に配置された多くの工場と鉄道線路帯はリーニエ市壁の撤去後でも一つの塀の様にその南側の区域との関わりを隔てている。その為、この区間のベルト上は両側との関連性が乏しく、主に沿線自動車道の通過性能を重視した機能的な都市骨格となっている。

・ 参考 URL

- (1) <https://www.wien.gv.at/viennagis/stadtplan.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (2) <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (3) <https://www.wien.gv.at/kultur-freizeit/> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (4) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/stadtvermessung/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (5) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/flaechenwidmung/servicestelle/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (6) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/dienststellen/ma21/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (7) <https://www.wien.gv.at/statistik/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (8) <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma41/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (9) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)

第6章 終章

6.1	各章の成果と総括
6.2	今後の研究課題

6.1 各章の成果と総括

●各章の成果

・第2章: 七つの欧州での城郭環状構造都市における過去の市壁や市壁跡地の変遷と利用に対する研究を通して、その変遷過程を四類型、利用方式を五類型にまとめ、それぞれの特徴を考察した。この結果に基づき都市の市街地変容における市壁・市壁跡地の都市構造上の位置付けを考察した。

・第3章: リーニエ市壁をウィーンの都市史の中に置きその変遷の広義的な意義を考察した。ウィーンの段階的都市発展に伴う市壁の建設、撤去の経緯とその時代背景を年表で整理し、その関連性を明らかにした。リーニエ市壁・市壁跡地周辺の変容に関する文献をレビューし、その経緯をまとめた。その中で、かつて税関として機能したリーニエ市壁上のゲートの跡地に対する調査を通して、現在のギュルテル環状線上の場所との歴史的繋がりを考察した。最後に19世紀末に行われたリーニエ市壁からギュルテル環状線への都市改造による空間変化にフォーカスし、撤去前、改造後及び現在の状況を地図で比較した。これ等の整理、考察に基づき、ウィーンの二重の市壁の役割や意義の変遷をまとめた。

・第4章: リーニエ市壁跡地ベルト沿線の典型的な空間構成を22箇所選定し、周辺の街区を含む断面図を作成した。空間断面の比較を行い、それらを八つの類型にまとめ、それぞれの特徴を考察した。最後にリーニエ市壁跡地空間の特徴を空間の連続性、場所性、利用の多様性、そして両側都市空間の相異性から評価し、分布をまとめた。

・第5章: リーニエ市壁跡地沿線の用途ゾーニング図を作成。視対象が人の場合、近距離景と中距離景の区分指標である300mを単位長さとして用い、リーニエ市壁跡地ベルト40区間に区分し、区間ごとにベルト両側隣接空間の用途、ベルト上の機能と空間形態、ベルト両側のアクセス性に関する調査データの統計分析を行う。それぞれの項目の分布や割合を明らかにし、その結果に基づきクラスター分析を行った結果、特徴傾向の似ているリーニエ市壁跡地空間を7グループに類型化した。各グループの特徴を踏まえた上、ベルト上の空間と両側隣接街区との関連性や広範囲な都市区域との繋がり最も決定的な指標であることが分かった。これ等グループの分布からリーニエ市壁跡地ベルト全体の都市骨格としての役割分布をまとめ、ウィーンの市街地変容から見た分布の要因を考察した。

●総括

欧州の城郭環状構造都市が過去に多重なる市壁を築造、撤去した経緯はそれぞれ都市の歴史や立地によって違うが、これら市壁跡地の多くは都市の近世以来の変容に於いて、都市骨格として近代都市の形成を支えてきた。都市内側の市壁跡地は主に歴史的核心的なエリアを囲む文化・歴史的な境界や近代都市の象徴的な並木環状大通りと公共建築群等を形成した。近代期では市街地外周の市壁周辺に都市間を結ぶ鉄道幹線のターミナル駅が造られ、市壁内の歴史文脈の連続した景観の市街地に対し、これ等の駅は近代以来公共交通網の節点として近代都市の機能的構造を支え、駅前に都市の新たな中心を形成した。19世紀後半に市域の境界に造られた防塁市壁は撤去後に幹線環状道路と沿線のインフラ用地帯を形成し、当時は産業の受け皿として工場等が多く建てられ、今や産業、人口、社会等の変化により転用、再開発され、市街地の外周で新しい都市空間を形成しようとしている。かつて市壁が存在した事実は今の都市でも消えない線として残り、社会階層や人口の分布等を影響し、新たな都市開発の手がかりにもなっている。

ウィーンにおける二重の環状都市骨格はもはや地図上市壁を表した二周の線的な存在ではなく、二つ広幅員な公共地帯で構成されている。内側市壁の跡地周辺からなるリンクシュトラッセは近代国家機能の施設が集まる「象徴的都市軸」として帝国のメタファー的な公共空間を形成した。19 世紀末にこの空間的特質が定型した以来、今まで大きな変化は見られない。それに対し、リーニエ市壁の役割は防御境界から経済的境界としての税関へと変わり、市壁の撤去後は道路や都市鉄道等の近代交通インフラの受け皿へと轉身し、都市の機能的な環状骨格として活躍した。その後も時代の変遷に伴い、リーニエ市壁跡地周辺で中央帯の緑地や運動施設等沿線住民の日常生活に寄り添う機能を含めた新しい空間を形成してきた。ウィーンの象徴となるリンクシュトラッセの空間に比べ、リーニエ市壁跡地周辺に形成したギュルテルの空間は新しい環状な都心帯を形成してはいないが、19 世紀以来あまり変化していない「静的」な都市骨格の前者に対して、その空間はこの百年間「動的」に変化し続けてきた。今のリーニエ市壁跡地ベルトの沿線は、各区分でそれぞれの近代以来の積み重ねが明らかに現れており、多様な空間を形成している。

西ギュルテル区間のリーニエ市壁跡地ベルトは沿線の交通流動だけを重視した線的な都市骨格ではなく、中央帯での空間整備等を通して、断面上横方向の関連性を重視した受け皿的な境界空間を形成している。それに対し南ギュルテル区間のリーニエ市壁跡地ベルトは近代以来、鉄道等のインフラを市壁外に整備した為、今尚その機能的な特徴を示している。しかしそれと同時に、当時リーニエ市壁に沿って造られたこの鉄道コリドールは、今や 19 世紀以来形成した市街地の中で有数の大規模再開発のできる場所となっている。事実上、ドナウ川沿岸や南部の区域に都市開発を進めていくウィーンは、リーニエ市壁跡地ベルト内の旧市街と接する南ギュルテル沿線の鉄道用地を大規模な複合施設や新しい住宅地へ再開発を進めている。

都市空間の発展は社会構成の変化と相互に連動している。市街地の変容は社会発展の一種の現れである。社会階層や文化背景は人々が利用する公共空間でその特性が現れてくる。市壁跡地からなる都市骨格の空間を整備するにあたって、交通の受け皿としての役割だけでなく、沿線住民との関わりを持つ空間の提供も非常に重要である。

図 6-1¹

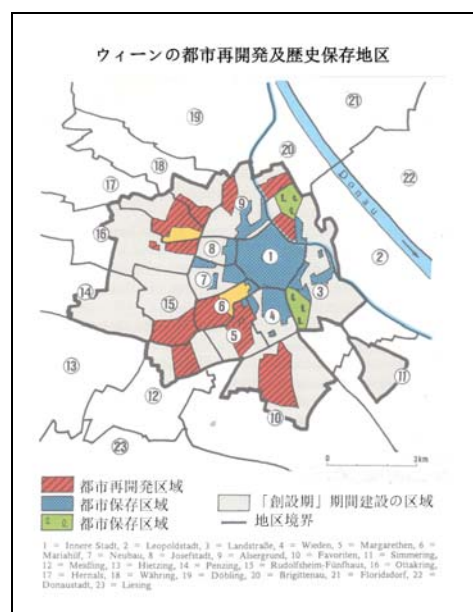
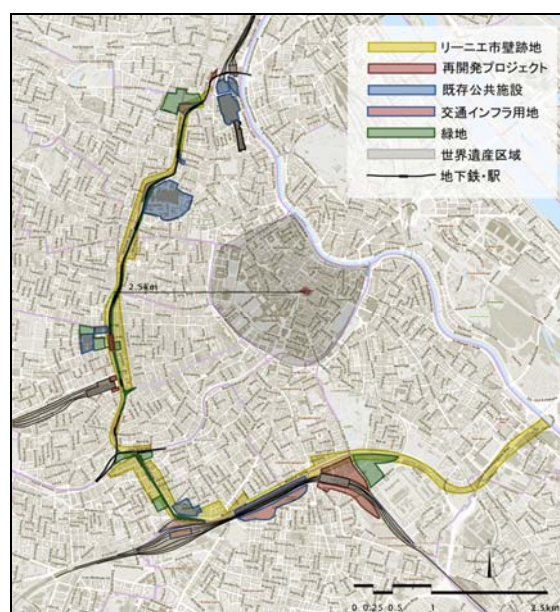


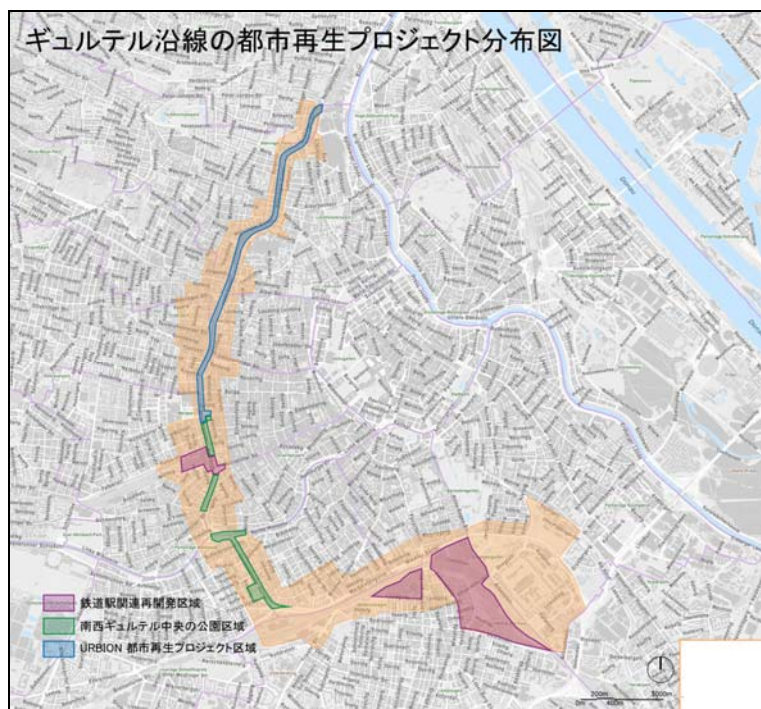
図 6-2²リーニエ市壁跡地沿線の開発



¹ Elisabeth Lichtenberger, Austria Society and Regions, Austrian Academy of Science Press (2000) P287 より引用

² <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>より著者作成

6.2今後の研究課題



6-3³

・本研究は主に欧州の城郭環状構造都市での市壁の変遷と利用の考察、リーニエ市壁跡地の 20 世紀後半迄の変遷とそれにまつわる社会や歴史背景の整理、リーニエ市壁跡地空間の空間構成や機能に対する調査分析等に重心を置き、近年のリーニエ市壁跡地ベルトの都市再生や再開発において遂行されているプロジェクトを詳細にまとめ上げて、その目的や効果を考察していない。これらのプロジェクトを遂行するにあたり、関連する組織、仕組み、法律等は非常に重要な要素であり、今後その方向に関する研究を補完したい。その他にリーニエ市壁跡地空間の整備がウィーン市現在の都市計画のビジョンの中での位置づけ等も今後さらに深掘りすべき課題である。

³<https://www.wien.gv.at/stadtplan/>より著者作成

本研究に際して様々なご指導を頂きました色んな先生方に深く感謝致します。研究室の先輩・同期・後輩の皆様には、多くの助言や助力をいただき、御礼を申し上げます。

まず修士課程の三年間においてご指導を頂きました出口敦先生に感謝の意をお伝えたいと思います。入学当時、以前勉強した建築学から視野を広げず、なかなか広い範囲の知識に目を向けなかった私に対して、幾度も社会に役立つ今日的な課題に着目するよう教示頂いたことは深く記憶に残っています。三年間の都市計画に関する勉強や活動を通して、常に開放的な観念で新たな出来事や知識を勉強理解していかなければ、社会と密接に連動する都市に関わる仕事や研究は務まらないと実感しました。その扉を開けば、そこには色んな新たな可能性があることを悟らせていただきました先生の啓発は一生役立つと思い、頭の中に刻んでおります。修士論文に関して、大学で卒業設計しか経験してなく、初の論文執筆である私に対し、出口先生はご多忙でありながら、研究目的や研究方法の検討から論文の書き方に至るまで、色々ご指導をいただきました。期待していただいた中で進歩が遅く、論文に関してご指摘くださった内容も未だに反映できていない箇所が多々残り、それは私自身の心残りでもあります。今後も引き続き都市計画を勉強していく身としては、この三年間での試行錯誤を活かして、引き続き精進していきたい所存です。

次に、副指導の岡部明子先生に色々ご指導をいただき、特に中間発表前後、研究目的や研究対象に対する理解がまだ不明確だった頃、幾度か先生のところに参り、度々ご相談にのっていただきましたこと、誠に感謝申し上げます。福原真弓先生にも研究テーマの社会学的視点からの理解等を相談し、色々啓発を頂き、有り難く存じます。

ウィーン留学期間中、お世話になりましたウィーン工科大学(TU WIEN)の Barbara RIEF Vernay 先生と Thomas RIEF 先生に感謝したいと思います。JASEC の担当で、建築専門の Thomas 先生は ViennaGIS システムを紹介していただき、修士論文研究の重要なツールとして大きく役立ちました。また、ウィーンの近代都市計画研究の専門家である姉の Barbara 先生をお勧めして頂き、ウィーン留学期間私の指導教員を担当していただきました。Barbara 先生とは月に二回程ミーティングし、研究対象の選定を始め、あらゆるウィーンの都市計画に関する情報や文献を常丁寧にお教えくださり、独語文献の説明もして頂きました。また、数度一緒に実地調査も行い、ウィーンのリーニエ市壁跡地の都市開発プロジェクトや歴史的建造物等を現場で紹介してくれました。ご二方への感謝の気持ちは十ヶ月のウィーン生活での思い出と共に記憶に銘じておきたいと思います。

また、三年間お世話になりました助教の大島耕平先生にも感謝したいと思います。修士二年生の時大島先生と一緒に屋台プロジェクトに関わり、その際に人の流れに関する調査から小型屋台の図面作成や建材調達等の実務作業まで色々貴重なご指導を頂き、非常勉強になりました。今後も機会がありましたら、大島先生に建築の実務を学びたいと思います。

三年の間、知識の不足や研究の戸惑いで行詰まった時、相談にのってくださいました先輩の本間さん、中野さん、ラヒフさん、ファトマさん、合わせて感謝申し上げます。

一緒に修士論文を頑張ってきました和田さん、大野さん、井桁さん、朱さん、私は途中ウィーンへの留学で合計一年間しか皆さんと共に研究室にいる事が出来なかったのですが、温かく仲間に入れてくださりありがとうございました。

また、修士課程の三年間で忘れられないのは同期入学し、一年間先に卒業した仲間です。一番よく学校に居たこともあり、なんだか誰よりも皆との思い出が多く残っているような気がします。生田さん、茅野さん、小林さん、吉備さん、今後もよろしくお願いします。

最後になりましたが、これまで私の色々な不出来と試行錯誤を寛容して頂き、大学院まで行かせて下さった家族に、深く感謝申し上げます。今尚色々な所はナイーブでありながらも、今後は自力で歩いて行き、今までの支えを報恩できるように努める所存です。

・参考文献一覧

- (1) ハラルト・クラインシュミット(Harald Meinschmidt)(出口裕子訳), 中世後期の市壁防衛施設、支配の指標、法の象徴
- (2) 鳥海基樹, 「良き都市」から「都市の美化」へー ルネサンスのパリに於ける都市設計の概念的萌芽とそのための技術的転換に関する研究 その1ー, 日本建築学会計画系論文集 第562号, 209-216, 2002年12月
- (3) ケルハルト・フーケ, 中世後期、近世における都市建築と都市像
- (4) 中島大輔, 市壁の文化史, 経済学論集 第57号
- (5) 佐倉弘佑 岡部明子, 19世紀後半の地方中都市拡張計画における都市デザインに関する研究, 日本建築学会計画系論文集 第78巻第691号, 1973-1979, 2013年9月
- (6) 松本裕, パリにおける都市境界域の空間構造, 日本建築学会大会学術講演梗概集(東海) 1994年9月
- (7) 會田涼子, 建築家ジュゼッペ・ポッジのフィレンツェ拡大事業における計画範囲, 日本建築学会計画系論文集 第76号, 第667号, 2011年9月
- (8) 金井年, 中世都市の計画性ー都市工学の視点からー, 第337回例会報告, 2004年4月24日
- (9) 田村望, アムステルダム, ミュージアム・フレインに見るオランダ19世紀後期ヨーロッパ近代首都としてのランドスケープ形成に関する考察, 日本建築学会計画系論文集 第607号, 215-223, 2006年9月
- (10) 田村望, アムステルダム, ムゼウムプレインに見る首都における文化センターとしての都市空間に関する20世紀後半の議論, 日本建築学会計画系論文集 第617号, 223-232, 2007年7月
- (11) 天野光一, パリ環状道路の環境設計に関する一考察, 第6回日本土木史研究発表会論文集, 1986年6月
- (12) 吉崎真人 木多道宏 吉岡聡司 張海燕, 中東欧の近代都市建設と都市計画に関する研究その1ーブダペスト、プラハ、ウィーンの都市拡張と都市改造ー, 平成23年度日本建築学会 近畿支部研究発表会
- (13) 河田智成, アドルフ・ロースのウィーン中心街区計画について, 日本建築学会計画系論文集 第500号, 251-258, 1997年10月
- (14) 海老澤模奈人, カミロ・ジッテの「土地収用法と配置計画」: 翻訳と解題 東京工芸大学工学部紀要 Vol. 33 No. 1 2000年
- (15) 和田雅人 長聡子 出口敦, 移動経路に着目したウィーンにおける環状都市構造の研究(都市圏と都市構造, 都市計画), 学術講演梗概集 F-1 都市計画, 建築経済・住宅問題, 2011年7月
- (16) 加賀美雅弘(2008)「中央都市ウィーン市街地の景観形成と再生に関する予察」, 東京学芸大学紀要人文社会学科系2, 58, pp. 11-20
- (17) 海老澤模奈人, オットー・ヴァーグナーの『大都市』について, 学術講演梗概集 F-2 建築歴史・意匠, 2004年7月
- (18) 野田裕康, ウィーンの都市構造と住宅政策, 日本不動産学会誌/第17巻 第1号, 2003年7月
- (19) 加藤哲男, ウィーンの都市計画, 名古屋産業大学紀要 第2号
- (20) 西村幸夫『都市保全計画』東京大学出版会
- (21) 大谷幸夫 『都市空間のデザイン』岩浪書店
- (22) Donald J Olsen(1992)「芸術作品としての都市」, 芸立出版
- (23) 上田浩二(2014)「ウィーンー「よそのもの」がつくった都市ー」, 筑摩書房
- (24) 田口晃(2008)「ウィーン都市の現代」, 岩波書店
- (25) アルド・ロッシ 『都市の建築』 大島哲蔵、福田春彦訳 株式会社大龍堂書店
- (26) カール・E・ショースキー 『世紀末ウィーン 政治と文化』安井琢磨訳岩波書店.
- (27) Hauer, Friedrich (2010) Die Verzehrungssteuer 1829-1913 als Grundlage einer

umwelthistorischen Untersuchung des Metabolismus der Stadt Wien, Social Ecology Working Paper 129

- (28) Lichtenberger, Elisabeth “Urban decay and urban renewal in Budapest and Vienna, a comparison”, in *Acta Geographica Lovaniensia*, Vol. 34, 1994, pp. 469–477
- (29) Rief Vernay, Barbara—Construire sur le passé Patrimoine culturel urbain et politiques de Développement—Etude comparative sur le rôle des quartiers historiques dans les politiques de développement urbain de Vienne et Budapest , Université Paris Ouest Nanterre La Défense/ France, Université Technique de Vienne / Autriche, 2014, Thèse de doctorat en Urbanisme et Aménagement (Cotutelle)
- (30) Silja Tillner, URBION - URBAN REVITALIZATION OF THE VIENNA GÜERTEL, 47th ISOCARP Congress 2011
- (31) Heinz Geretsegger and Max Peintner, *Otto Wagner 1841–1918, The Expanding City, The Beginning of Modern Architecture*, Translated by Gerald Onn, Praeger Publishers New York, Washington, London(1970)
- (32) Elisabeth Lichtenberger, *Austria Society and Regions*, Austrian Academy of Science Press(2000)
- (33) Brunner, Karl and Petra Schneider(HR.) *Umwelt stadt Geschichte des natur und lebensraumes Wien*, Boehlau
- (34) Weihsmann, Helmut *Das Rote Wien, Sozialdemokratische Architektur und Kommunalpolitik 1919–1934*, Promedia
- (35) Lichtenberger, Elisabeth *Wien Prag Metropolenforschung*, Boehlau (1993)
- (36) Petrovic, Madeleine and Dieter Nagl *Der Wiener Gürtel Wiederentdeckung einer Prachtstrasse*, Chritian Brandstatter Verlag, 2009
- (37) *Wien, Urbion Urban Intervention Gürtel West 2000*
- (38) Asadi, Shams and Monika Mokre *Urbane Kulturen Kunst und Kultur in der Stadtentwicklung am Beispiel von URBAN Wien Gürtel Plus*, Die Deutsche Bibliothek 2002
- (39) Translation: Mag. Sigrid Szabo, Foreign Language Unit of the City of Vienna
- (40) STEP 2025 Urban development plan wienna
- (41) Merc Silberman, Karen E. Till and Janet Ward, *Walls, Borders, Noundaries: Spatial and Cultural Practices in Europe*, Berghahn Books 2012
- (42) *Urban Development Plan Vienna The new traffic concept*

・ 参考 URL

- (1) <https://www.wien.gv.at/viennagis/> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (2) <https://www.wien.gv.at/stadtplan/> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (3) <https://www.wien.gv.at/viennagis/datendownload.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (4) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/stadtvermessung/geodaten/viewer/stadtplan3d/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (5) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (6) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (7) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzept/gruen-freiraum/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (8) <https://www.wien.gv.at/viennagis/stadtplan.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (9) <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (10) <https://www.wien.gv.at/kultur-freizeit/> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (11) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/stadtvermessung/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (12) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/flaechenwidmung/servicestelle/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (13) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/dienststellen/ma21/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (14) <https://www.wien.gv.at/statistik/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (15) <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma41/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)
- (16) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/index.html> (最終閲覧日 2018/1/20)