

ブラジルの都市(クリチバ・ブラジリア・クイアバ・イグアス)を訪ねて

～都市政策・環境保全を考える～

近畿大学工業高等専門学校 都市創造系教授

表 壽一
OMOTE Juichi

よく整備されているブラジルの都市

2008年7月に国際ウエットランド学会に参加するために訪ねたブラジルは、ここ30年間で急速な経済発展による都市の人口増加が進んでいる国の一つである。今回わずかな期間であったが、ブラジルのさまざまな都市を回り強く印象を受けたことは、都市計画の基本として土地利用計画がしっかりしていることであった。その制度のうえに都市計画、都市交通システムが整備され、環境の保全が図られているのだと改めて認識させられた。

そこで本稿では、今回訪れた都市クリチバ、ブラジリア、クイアバとイグアスにおける都市政策と環境保全について日本やドイツ、フランスと比較して紹介する。

都市・環境政策に成功したクリチバ

最初に訪れたクリチバ市は、1992年に世界環境会議が開かれた人間環境都市として有名なところで、他の都市では見られない都市計画や環境政策を遂行して成功した都市である。1970年代の61万人から2000年には160万人と急激に人口が増加したクリチバ市の成功の一因は、市のマスタープランに則ってそれぞれの政策を連携・統合させたことといわれている⁽¹⁾。土地利用計画を骨格として、都市計画、交通システム、景観、緑地などの計画を総合的に行ってきた。具体的には、市内を流れているバリグイ川が頻繁に起こす洪水の対策の一環

として湖を造り、その周辺に市民の憩いの場としての公園緑地を整備したのである。その結果、1971年時点で1人当たり1㎡だった緑地面積は、現在では50㎡にまで達している⁽¹⁾。ちなみに、東京の緑地面積は1人当たり5.5㎡である⁽²⁾。また、中心部からわずかな時間で到達できる緑地は、市街地をグリーンベルトで囲むような生態回廊式になっており、都市が無秩序に拡大することへの抑制や種の多様性保全のための工夫が施されている。

ひるがえって日本では、大阪の旧梅田貨物駅跡地再開発計画で、近い将来超高層ビル4棟が建つ大規模複合施設を計画している。今後人口が減少し、高齢化や少子化が進む時代に合わせた都市づくり、いやむしろ都市改造を行うことが不可欠の中、あいも変わらぬ箱物づくり政策でバブル時代の再現を願ってでもいるのだろうか。大阪は緑の少ない都市だけに、このような膨大な空き地こそ国や自治体がいち早く買い取って、ニューヨークのセントラルパークのような公園にするくらいの大胆な都市政策を実行すべきだと考えるのだが…。

クリチバ市では、土地の所有者がその土地を開発したい場合、市が作成した特別緑地指定地図を参照する必要がある。その土地に占める緑地の割合によって、開発可能となる面積が異なる「緑地保全制度」を設けているからだ。開発可能な面積の上限値は敷地の50%

まで段階的に設定されていて、都市の乱開発を防止している⁽¹⁾。

ドイツの都市計画は、土地利用計画をベースにした「地区詳細計画」で厳しく規制されている。1998年に改正された『連邦建設法典』と『連邦自然保護法』により、地区詳細計画策定の手順の中で自然への影響とその影響に対する必要な措置をとることが決められた。その結果、開発予定地域の一部でエコロジカルな代償計画が策定され、緑地の確保、保護・保存措置、自然環境の創造が義務化された⁽³⁾。

高層ビルが列をなすクリチバの景観

クリチバ市は都市全体をゾーニングし、人口増加に伴う都市の拡大を5つの幹線道路に沿って行うことで、スプロール(都市化が無秩序に広がっていく)現象や建物の乱立を避けるための土地の高度化、高密度化を図っている。これにより、あちこちに無計画に高層建築物を建てることを抑制するのに一定の歯止めがかかっている。しかし500mほど離れたテレビ塔から見ると、むしろこの幹線道路の縦軸に沿って林立した高層建物群がとても異様な景観を呈していると感じた(写真1)。

日本では東京都国立市の高層マンション建設訴訟をはじめとして、様々な都市で都市の美観を守るための訴訟がおこっている。景観をめぐる規制に関しては、

伝統的建造物保存地域、美観地区制度や屋外広告物に対する規制などありはするが、いずれも特定の地域あるいは物を対象としたものであり、都市景観を保全するには十分な制度とはいえない。都市計画の中で都市景観の保全や形成は、景観緑三法ができたものの、より規制される方向に持っていかなければならないと考えている。

一方、ドイツ、イギリス、イタリア、フランスの各国では、都市景観の保全や形成を都市計画の中で規制している⁽⁴⁾。ドイツでは『連邦建設法典』と『連邦自然保護法』の中で景観保護が言及されている。これを踏まえて、土地利用を規制する土地利用計画、地区建設詳細計画は、都会だけに限定せず農村地帯も含めて規制することで、都市拡大のためのスプロール現象を抑制している。フランスでは1993年に『風景法』から改称された『ZPPAU (zone de protection du patrimoine architectural et urbain)』によって、歴史的・文化的に文化遺産として価値のある地域ならびにこれと結びつく周辺地域が規制されている。さらに、花の都パリの美しい都市景観、特に建物の高さ制限や色彩が守られているのは『土地占用計画 POS (plan d'occupation des sols)』において「景観の質の保全およびその変動の制御」に配慮することが義務づけられているからだ⁽⁴⁾。



写真1 幹線道路沿いの高層建築群(クリチバ)

クリチバのバス交通システム

クリチバ市で特に目を見張ったのはその渋滞対策である。日本で道路の交通渋滞を緩和するためにまず頭に浮かぶのは、道路拡幅や高速道路建設、踏切の立体化などであるが、ここでは、既存のバスを主とした「新公共交通システム」を導入したことである。経済的な視点から安価で効率的な大量輸送能力をもつ統合交通ネットワークシステムを構築し、これが世界的に大変な評価を受けている⁽¹⁾。そのシステムの特長は次の通りである。

- 1) チューブ型バス停：切符売り場とプラットフォームが一体化したバス停にて運賃を払うことで、速やかにバスに乗り降りができる(写真2)
- 2) 乗車運賃1回分で乗り換え可能：1回分の料金(2.1リアル、約100円)で乗り継ぎや乗り換えができる
- 3) トライナリー・システム(Sistema Trinario)：道路は3車線から構成されており、真ん中をバス専用レーン、両側のレーンを一般用の一方通行にして交通量を配分し、交通渋滞を緩和するシステムである(写真3)。
- 4) 3両連結車両バス：定員270人の大量輸送可能な3両連結車両バスを導入している
- 5) バス車体の色分け：車体の色分けによるバス利用の利便化を図っている

これらにより、道路拡幅のための用地買収をせず、既存道路をうまく利用することによって最小限の費用でユニークな道路システムを実現化したことは一見に値する。

さらに重要なのは都市の活性化を行うために自動車優先の都市から、ヨーロッパ各都市で見られるような歩行者優先の都市を目指していることである。この背景には、ヒューマンスケールに転換した、リデザイン整備において、都市の環境負荷の低減、交通弱者の安全確保、低所得者層のための負担軽減、そして、生活の質の向上を求めたことがあったと考えられる。

1960年代から70年代にかけてドイツのミュンヘン、ハノーヴァー、フライブルグや、フランスのシュトラウスブルグでは都市中心街



写真2 チューブ型バス停留所(クリチバ)

への自動車の乗り入れ規制を行い、歩行者優先を実施している。ブラジルでも、都市一番の繁華街通りから車を追い出すための大胆な歩行者専用道路を実現したり、高速で走る自動車を追い出すために都市内のいたるところの道路を蛇行させたり、路面をでこぼこにして車の速度を下げるための工夫を凝らすなど、歩行者の安全を中心に考えた道路があちこちに見られた。

20世紀の代表的な理想都市ブラジリア

次にあげる都市は首都ブラジリアである。この都市は、環境都市クリチバのアンチテーゼとして取り上げられる都市で、1960年にブラジル中部高原の荒廃地に新しく建設された夢の未来都市である。人に優しい、人間中心都市として創られたクリチバ市と違って、ブラジリアは莫大なお金を投じて造られた都市で、モチーフの飛行機の胴体と主翼を軸として、機首に当たる部分に国会、最高裁判所、大統領府、行政地区が、胴体と両主翼部分に産業地区、ホテル地区、商業地域、住宅地域が整然と区画整備されている超人工の計画都市である(図1、写真4)。



写真3 道路が3車線から構成されているトライナリー・システム(クリチバ)



写真4 首都ブラジリアの中央行政官庁街

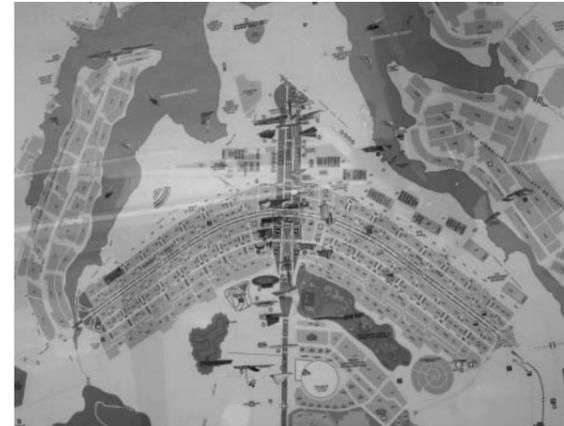


図1 飛行機をモチーフにした20世紀の代表都市ブラジリア

ブラジリアは大変機能的にできていて魅力的にすら映っていたが、今、この未来都市の都市計画は失敗したといわれている。その理由は、自動車による移動を前提にした都市構造で、住民にとってヒューマンスケールに合わない、不便極まりない都市として汚名をきせられているからである。結果として、都市の周辺部に低所得者の大多数が住むスラム化した町が広がって問題となっているのが実情である。

地球規模での環境問題が大きく取り上げられているこのご時勢、21世紀は自然と調和した環境都市をめざす都市が多い中、時代に逆行した都市と見える。しかしブラジリアはそもそもル・コルビュジェの理想都市をルシオ・コスタがモータリゼーション時代に対応した交通システムを基盤とした20世紀の理想都市として建設したということである。したがって建設された当時、理想とされた都市として代表的なものであり、歴史・文化的ならびに都市計画などの土木建築的な価値があるため、世界遺産として登録されたことは十分納得できる。

中心街活性化のための再開発

最後に今回国際会議が開かれたクイアバ市とイグアス



写真5 色彩豊かなファサードにした再開発地域(クイアバ)



写真6 中心街の蛇行させた道路(イグアス)



写真7 歩道幅を広くしてアメニティ性を創出(イグアス)

市の中心商店街活性化のための再開発を紹介する。これらの市もモータリゼーションのあおりで郊外にアウトレットや大型スーパーが進出し、中心街の衰退が起こっている。日本ではとかく再開発となると、その地域の商業・住宅混在地域の老朽化のため、六本木ヒルズやミッドタウンのように全部取り壊して大々的に造り変えることに終始している。しかも大企業のデベロッパーによる大企業優先の都市再開発であるために、それなりの集客力を高めて一応の成果を収めているが、問題は中小都市の活性化のための再開発計画である。

中都市といっても人口70万以上となるクイアバ市では、大都市サンパウロやリオ・デ・ジャネイロと違って中心街の再生のために歴史・文化的にそれほどアピールするものがないため、都市のシンボリックな特徴を創出しなければならない。商店街のアーケード化、彫刻のモニュメント、道路舗装、街灯などの環境整備以外に家々のファサードを色彩豊かな色に塗り替えて、街の特殊化を図っているのが目についた(写真5)。

またイグアス市は、世界遺産に登録されているイグアスの滝で発展した都市で、中心街は碁盤の目のように区画整理された町である。歩道はところどころでこぼこで補修の必要があるが、中心街では道路を蛇行させ、一方通行にすることで歩道を拡幅して、オープンカフェやベンチを設けて快適な時間が過ごせるアメニティ性を生み出し、人々の親しみやすい街並みを醸し出している(写真6、7)。

<参考文献>

- 1) 服部圭朗(2004)：人間都市クリチバ(環境・交通・福祉・土地利用を統合したまちづくり)、学芸出版社
- 2) 総務省統計局[社会生活統計指標(2006)：[都市計画公園・緑地の整備方針]
- 3) Müller-Jökel,R.(2004)：Power of “the mother of city planning “-50th anniversary of land Readjustment law establishment-Land Readjustment in Germany-100 Years of Urban Development. City Planning Review Vol.:No.251.pp41-47
- 4) 上田貴雪(2004)：Issue Brief ヨーロッパの景観規制制度―「景観線三法」提出に關連して、国立国会図書館、ISSUE BRIEF NUMBER 439(FEB.26.2004)