

# R・ノイトラの理想都市 ゝ改良された Rush Cityゝの展望

難 波 昌 子

## 目 次

1. 序 文
  2. R・ノイトラと都市計画
  3. ゝ改良された Rush City々の計画概要
  4. ゝ改良された Rush City々の各施設計画
    - (1) 住宅地計画
    - (2) 工場地計画
    - (3) 業務地計画
    - (4) 交通計画
    - (5) 空港計画
    - (6) 港湾計画
  5. 住宅地計画および再開発計画の実例
    - (1) Channel Heights住宅地計画 (1942)
    - (2) Sacramento再開発計画 (1950)
    - (3) Elysian Park Heights再開発計画 (1950)
    - (4) Guam島再開発計画 (1952)
  6. ゝ改良された Rush City々の発展性
  7. T. Reinerによる評価
- あとがき (指導教授 大庭常良)

## 1 序 文

今日、都市は人間的スケールでは図りえない無秩序の混乱と繁栄のなかにみいだされている。ダイナミック・メカニズムの輪の下で苛酷なる生存をよぎなくされている。空の青さ、きらきらした太陽を人々の眼から遮断している。スカイス・クレーパーの林立は摩天楼街をつくり、その間隔をうねり回って走る高速道路が、そしてその

下に密集した小規模住宅群が、現代都市のフィジカルな姿なのである。産業革命は歴史上、非常なる都市繁栄をもたらし、人類の生活を着々と容赦なく変えてゆくものであった。農業化から工業化への移行は、原動力である都市人口を膨張させて、その結果、従来の都市形態を完全に破壊した。過集中といえるまでの人口と不足する住宅と交通混雑、むしろまれる緑地と汚れた空気という弊害を除き、また抑制する手段として、都市再開発、郊外の衛星都市開発等の計画が実施されている。

19C後半の数多い都市問題解決のために提案された一つの場合である田園都市計画がイギリスのE・ハワードによって発表された。この計画の骨子は—公共団体が土地を統制して、地価の騰貴によって得られる利益は、どんな種類の投機をも思いとどまらせるために、公共に返還されるべきである—ということであった。すなわち、それは工業人口を農村地方へ移住させ、土地の植民開拓によって、まだ損われていない田園の風光の中へ工場を設置して、住宅地をもった新しい町の建設なのである。

これに反対したC I A M（国際近代建築会議）によるアテネ憲章は、郊外と田園都市を厳しく批判した。「郊外とは、同時に失敗と試みの象徴である。時間と距離という函数がはなはだ困難な問題を提起し、その解答が得られないような病んだ広大な郊外を田園都市にしようと試みたが、それは非合理的な解決にほかならなかった。郊外は世界に広がっている都市計画上の誤謬である。」

田園都市計画に対する数多くの批判はあったにしても、それは都市計画史上、重要な位置を占めるものである。

人々は過去において、都市をつくり、そして破壊した。都市の繁栄と衰退の歴史は、現代に、その累積した人間生活とそれを根底とした都市機能を統一させたものとして表現している。人類という理念のものに、人間の主なる機能と都市の目的を自明の理とすべき都市は、失われたイメージによって人間不在の計画となり、人間にかわる自動車が都市の活動体として縦横無尽に走っている。自分の生んだ子供である機械に、住むべき場をとられ路頭に迷う人間の姿こそ、現代都市のカリカチュアであろう。

「近代都市計画の父」といわれるウィーン人、C・ジッテ（1843—1903）以来、都市に対する計画提案が数多くの都市計画家、建築家によってなされた、1910年都市計画（ユルバニスム）という言葉が生れた。そして1928年のル・コルビジエを中心としたC I A Mの創設によって一段と発展してきた。

殊に、計画家によって明日の都市形態が続々と発表された。なかでも建築家にとって、建築を通しての都市形態は、彼等自身の世界観であり、社会像の具象化なのである。

自然と人間との調和という試みの一貫性をもって人間の環境に対する要求を誠実に、身をもって感じることにより、建築工学技術と精神的欲求や有機的充足に結びつけようと願った、R、ノイトラの都市計画がその一つである。

## 2 R・ノイトラと都市計画

ノイトラは1923年、ドイツよりアメリカに渡り、ながい間夢に描いたアメリカの New Yorkの土を踏んだ。しかし、アメリカは彼の期待と夢を無残にも打ち砕いた。当時のアメリカは商業的古典主義の建築が圧倒し、フレンチ・アカデミーが全盛を極めていた。従って、無名の青年建築家を迎え入れる気風是一片もなく、ノイトラは決然と New York を捨てて、Chicago へ向った。しかし、ここにおいても、F、L、ライトの師である、L・サリバンが苦境にあえいでいる状態であった。サリバンの死にあって、ライトを知り、彼のタリアセンに短期間であったが身を寄せた。自然と人間の一体の有機的建築を主張するライトに深く共鳴しているノイトラは、建築上のディテールにおいて非常なる影響をうけたが、国際建築を否定するライトとは、この点では必ずしも一致しなかったであろう。互に苦しい境過にある状態のもとに、ノイトラは、ライトに強い尊敬と感謝をはらいながらも、再び放浪の旅に出なければならなかった。彼は、Californiaに背水の陣で建築事務所を開設し、そして一貫して国際建築のみを設計した。その間、パンのために、ドイツに論文を送りつづけた。しかし、文筆建築家になることなく、建築家としてたえず設計図面を描きつづけ、数々の研究をして一連のシリーズものとしている。このような苦境のなかで、建築家として明日の都市をえがいた Rush City が創作されたのである。しかしそれは、今日の知識の上に立つ思想であり、明日の夢の上のみに立つ思想ではない。Rush Cityは、1923—1935年に発表された一連の都市計画案で、1927年に空港計画案が出され、そして、1946年には港湾計画が追加された。

1949年、アメリカの文化哲学者のL・マンフォードは「ニュー・ Yorker 誌」に次の如く述べている。「ノイトラが10年前の Rush City の都市計画案の理想を実現するために、懸賞募集によって若い世代の建築家、都市計画家の案を集めてみるべきである。」

計画者にとって計画案の実現は最も望ましいことである。従って、その計画思想はどのような作品にも如実に反映すべきものである。彼はこの原則に従って、プレハブ住宅やアパートメントにはっきりとそれを表わしている。さらに集団的に大衆と結びつき、彼等と討議するために、みずからロスアンゼルス都市計画委員となり、国防

省の住宅委員となって、彼の思想の実現化に努めている。

1939—1941年にFloridaのジャクソンビル、Los Angeles のマラヴィラとハンジェンダの集合住宅がみられる。1942年には、またLos Angeles の労働者住宅を対象とした大規模の集合住宅地である Channel Heights を設計した。徐々に都市計画の分野でも認められ Sacramento や Elysian Park Heights の計画も依頼された。その他、SpainのMadridの住区計画、Guam島の改造計画がある。

ノイトラのホームグラウンドであるCaliforniaはとくに、彼自身のテーマなのである。人間の性質は、果実の質を良くするためにつぎ木をするリンゴの木に似ているといわれる。Californiaにおいても、現在そのようなつぎ木の過程にあるといえよう。起伏のある地形は、California の都市形態の考えるべき重要なつぎ木法のもつ機会を与えるものである。こういう状況にあってこの数十年間の都市計画はノイトラの活動における重要なパートとなったのである。

### 3 ≡改良されたRush City≡の計画概要

改良されたRush cityの計画案は全く抽象的なものであって、理論的に確固たる計画にもとづくものではなく、都市に関する建築家のヴィジョンなのである。この計画案は、人口統計学にかなり依存したもので、他の都市計画的作品と明らかに関連をもつものではない。

これは理想的都市生活の表現であるばかりでなく、建築的提案と解決策を示そうとしたものである。また、たとえ、現在の社会的および経済的制度がその理想都市を実現させる状態にないにしても、現存の技術的進歩による開発融資や土地利用を都市計画における総合的柔軟性をもった信念で表現しようとした科学的方法によって都市問題を研究していったものである。

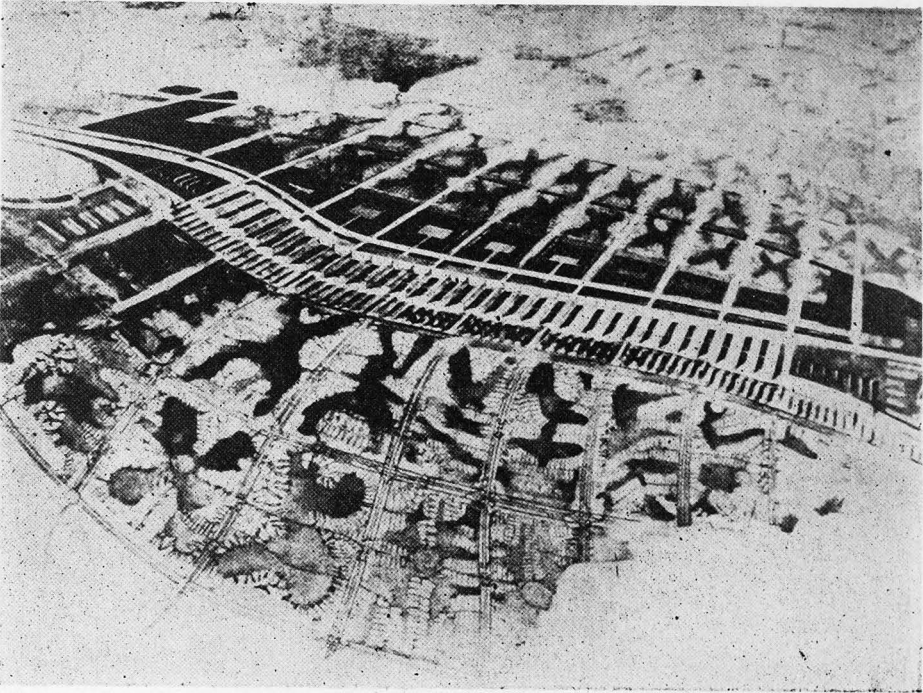
この計画立案の骨子は次の二つである。「都心地区の居住密度の低密度化を交通流動の混雑と反比例させるものであり、これは生産、流通センターに集中する自動車交通を綜合統一するものである」。

「雇用市場としての生産工場は従業員の非合理的な通勤を最少限度にとどめて、そして工場地区が活気に満ちた郊外の都会的生活の場である住宅地の自然的発葉を封じない位置に立地すべきである」。

この思想はまた、明日の都市が電車、飛行機、自動車等の高速度交通機関によって都市形態が決定されるというオーソドックスな考えにもとづいたものである。

≡改良されたRush City≡はビジネスセンターをもつものである。このセンター地





高速度都市計画の全景俯瞰図

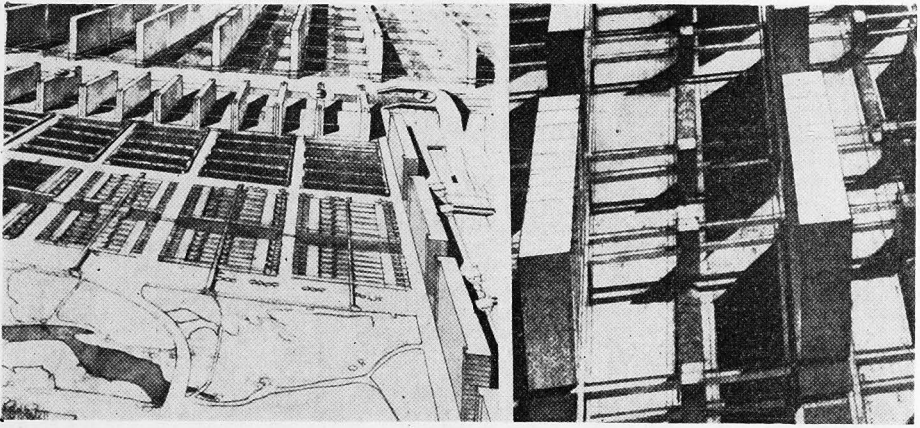
区は、アクセスの限られた超高速道路（Speed way）によって、高速道路に沿って配置されている多数の近隣住区と連絡している。この近隣住区は他の都市計画における住区よりもっと大規模である。各住戸単位は都市内部の土地利用に応じて自由に対応できるものである。

まず第一に考えなくてはならない問題は住宅であり、家庭生活のための施設である。第二に職場と住宅との毎日の通勤問題である。遠距離の地域に職場を持つ人のための遠距離交通機関は近隣住区の自己中心性などよりも、大きく計画を左右するものである。従って、近隣住区を有する住宅地域では通過交通道路は、環状道路と放射道路の最少限度にとどめている。交通流動量はセンター地区から、遠距離になるにしたがって減少させるものである。

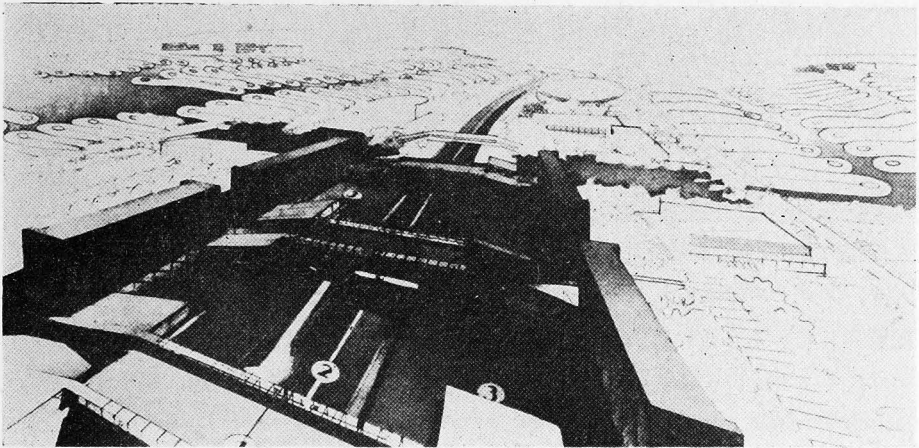
副センター地区は2つの住居地域の間にあって、そこには駐車場と連絡道路を設ける。センター地区へ通ずる高速道路はこの副センター地区の下に一段低くつくられ、その上を道路が立体交差している。

近隣住区および住宅地域内の通勤と交通を減少させるために軽工業地が各ユニットに配置され、幹線道路が地区境界線の役目を果している。

R.ノイトラの理想都市へ改良されたRush City々の展望



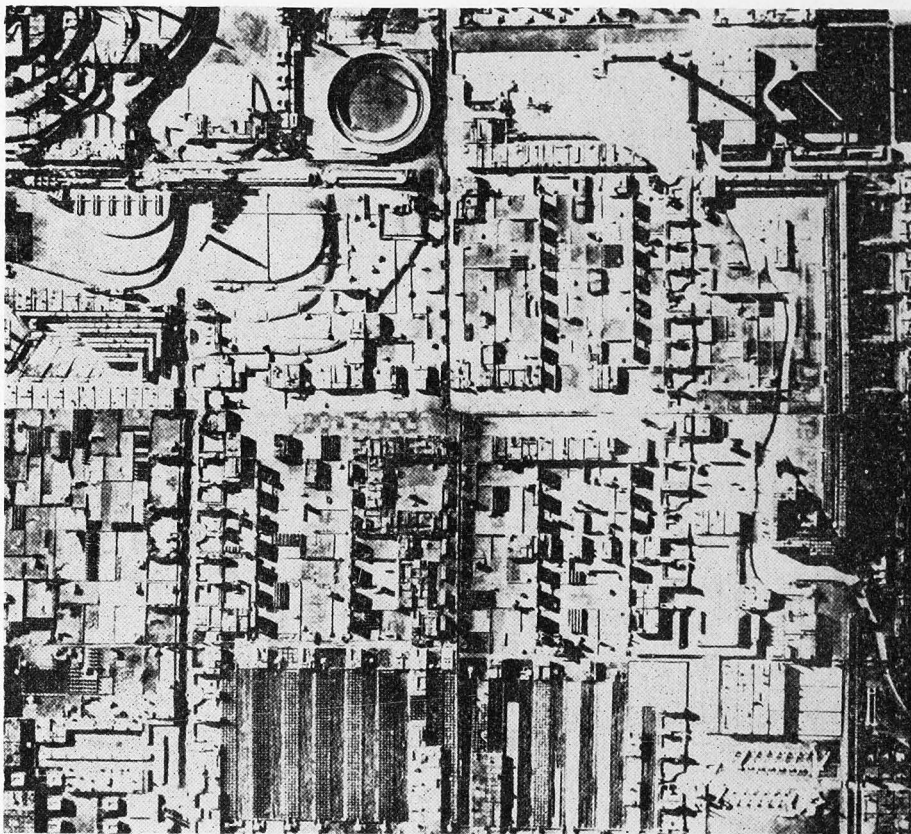
地上面は、通過交通道路と駐車場に使われる。



ビジネスセンター地区の歩道と車道の立体交差

ノイトラに多大の影響を与えたライトの都市計画 Broadacre City (1932)を眺めてみよう。ライトは建築家としてばかりでなく、個人的農村主義者として、現代アメリカの機械産業文明における都会への嫌悪を主張して、大地へもどることと生産的自給自足コミュニティへかえることを説いている。アメリカの伝統、有機的なものへの意欲、個性に対する強い信念にもとづいた思想がライトを支えていたものである。これによって、真のデモクラシーを追求していったのである。自然の理念は有機的デモクラシーと有機的建築にあると強調したものである。自由な自然的 happy union のなかに、土地の自由性と都市の望ましい形態を統合化することによって、Broadacre Cityを計画したものである。

都会の発展の単位として、自給自足的な家族の住居をとり、1戸当り1～3エーカー



Broadacre Cityの部分モデル

の土地においた。低密度の住宅地域が農耕地と密接に結びついて配置されるものである。そして、工場、官公庁機関、商業センターは、住居地域にばらまかれて、幹線道路に沿って配置されている。各施設の規模および勢力圏は縮小されている。そして超高速道路が重要な鎖となっているのである。ライトはまたそれぞれの建物にまで設計を試み、交通機関をも設計している。

ライトとノイトラの計画はそれぞれおたがいに関連はないことは勿論であるが、それらは建築的提案による都市計画が、明日の都市にまで発展したものである。ノイトラは主要な要素を近隣の育成にあると考えたがライトは近隣に対してはほとんど関心を示していない。

人口に関しても Rush city は約220,000人を収容するものであるが Broadacre Cityでは適正人口を示していない。

形態に関しては、Rush City において短形の近隣住区単位は、高密度のビジネスセンター地区の外側の都市全体が線形になるように結合されている。

## R. ノイラの理想都市＝改良されたRush City＝の展望

近隣住区内での土地利用と住宅形式は明確に区分されて配置されている。しかし、Broadacre Cityにおいては、土地利用は大きくまとめられていて、公共および半公共施設が自動車専用道路の交差点近くに配置されている等の考察の他には、形態や土地利用分布については述べられていない。

このように建築家による都市計画についても、各々の思想基盤の相異によって、特色ある計画が示されているのである。

### 4 改良されたRush Cityの各施設計画

#### (1) 住宅地計画

ノイラは経済的、社会的理由から、計画者が直面している主要な問題は近隣の育成であると考え、同一の成長段階にある家族は、比較的標準化された住宅に、一緒に集められるべきであると主張している。

従ってノイラは異った4つの住区に分けている。各住区の居住者の生活要求が多様多様であって、計画上適正な施設を設けている。1, 単身世帯, 2, 2人世帯, 3, 子供のある世帯, 4, 青年がいる世帯の4つに分けられていて、各住区はまた、100世帯の各種年齢層から成りたっている。すなわち:

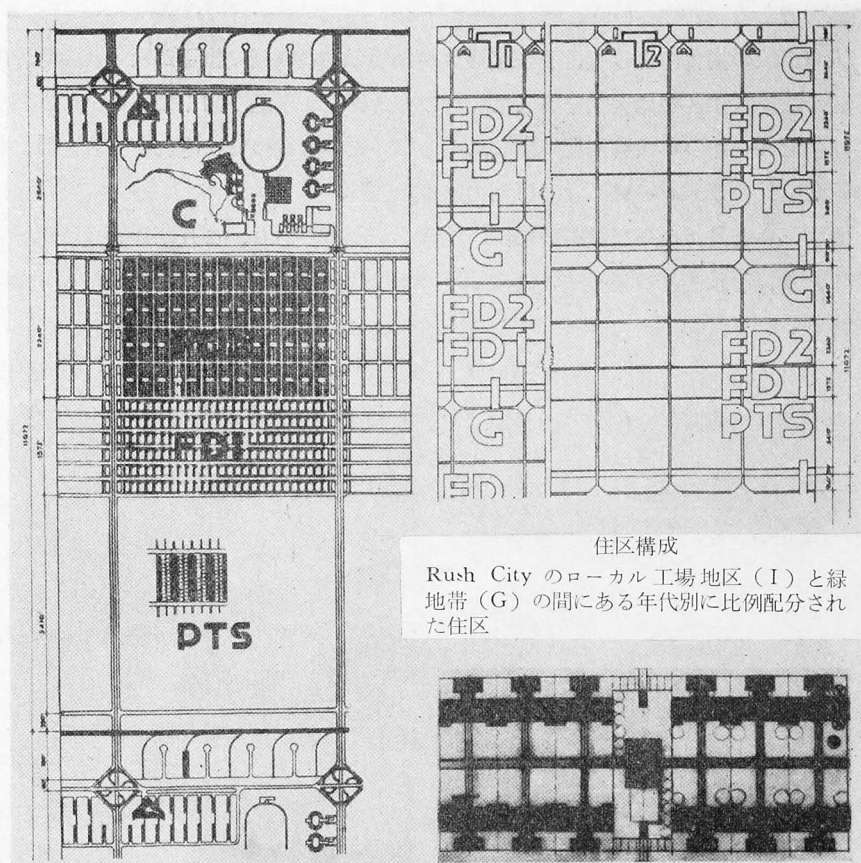
- A 20戸の単身世帯
- B 15戸の2人世帯
- C 22戸の幼児のいる世帯
- D 20戸の児童のいる世帯
- E 15戸の青年子女のいる世帯
- F 8戸の成人子女のいる世帯 (Los AngelesのR.C.P調査による)

が居住構成要素である。

しかしまた、この要素は下記の変化を起すものである。

1. 安定した経済状態のもとでは、AとFからBとCへの移行とEとDとの近似が期待される。
2. 人口増加にあたって、医学的保護と衛生環境が幼児の死亡率を最低にして、CとDを等しくする。
3. 家庭の影響 (familial influence) は合衆国で低下しているし、また集中教育 (collective education) の発展範囲においても低下している。
4. プレハブ建築の産業的キャンペーンは産業住宅の需要を安定させ、増大させるであろう。





次に、人口構成においては、220,000 人の成人を基本単位としている。子供は不確定である。何故この数値を選定したかは明確ではないが、ノイトラは人間の物理的特質、子供の性質、家族規模などの要素から、この数値は合理的と考えている。

4 つの住区のセクターは22,040人を1単位として、下記の構成から成り立っている。

◆A 10階のアパート地区	480人/ha	4,800人	
◆FDI 子供のいる世帯の住区	112.5/ha	7,200人	
◆FD2 青年のいる世帯の住区	57.2人/ha	5,200人	
◆PTS プレハブ独立住宅	35.1人/ha	4,840人	(夜間人口)

人口密度のアプローチは建築的である。目的はスペースを保持して、各家庭にオープンスペースを提供することである。子供を入れて考えてみれば、全住宅地の密度は約63--88人/haとなり、4つの住宅形式別の密度は、家族構成に応じて、35--500人/ha

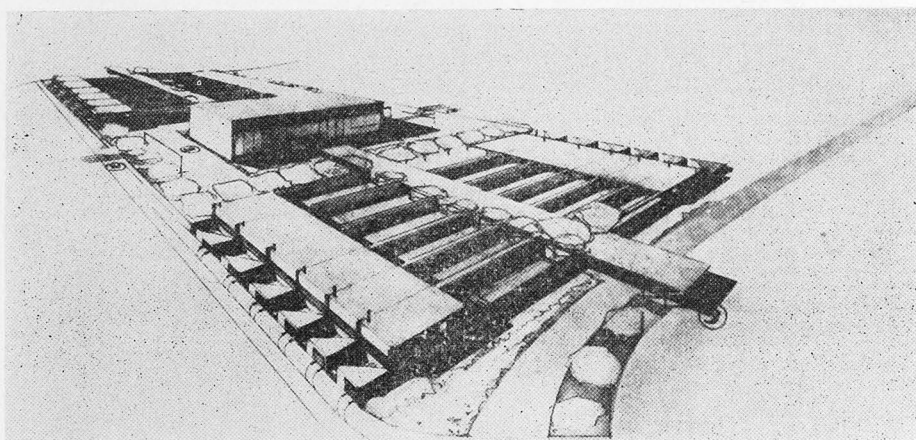
## R.ノイトラの理想都市、改良されたRush Cityの展望

の範囲である。

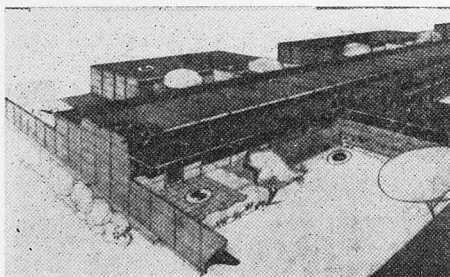
人口構成の変化によって、各住宅形成のための土地利用の修正がなされるものである。また、各住区の比例配分された人口のセクターは下記の如くである。

前述でA—Fの年代層別世帯構成にもとづいているもので、それぞれAとB、CとD、EとFの3グループに分けられている。

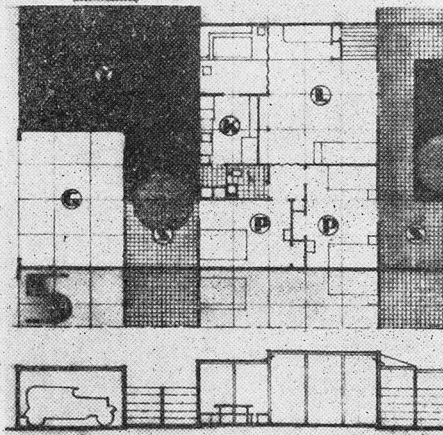
まず、AとBグループにおいては、Aが22%であり、これは10階建のアパート群であり、それぞれのアパート間は200feetの間隔をおいて、一方向に並列するものである。



片側の連続住宅と立体交差橋で連絡されるコミュニティ・ホールと中心レクリエーション緑地のある平家建の住宅。



中庭式住宅



中庭式住宅の平面図と断面図

ゝPTS々の住区は独立住宅であって、3%である。従って、単身および2人世帯はほとんどアパート生活であると云える。

次に、CとDグループでは、ゝFDI々住区に32%を占めている。12世帯を1グループとし、これを対象として、遊園地、小公園、水遊び場、幼稚園、クラブホールをもつ2階建のコートハウスがあり、各世帯にダブルガレージを付属させたものである。

ゝPTS々の住区はペレハブ独立住宅で、12%が収容されている。

第三に、EとFのグループは、ゝFD2々住区に24%であり、24世帯対象のクラブコミュニティハウスを設けて、これに付随した、ダブルガレージがあり、中庭をもった住宅で、人々は、それぞれ中庭からアプローチする。

ゝPTS々の住区には7%が収容される。

住宅地区には、日常便利のために、洗濯屋、軽工業、自動車修理工場等のサービス施設が附属したショッピングセンターがある。

## (2) 工場地区計画

工場地区は、住宅地と緑地帯の間にとられている。小工場や洗濯屋、大工仕事場や自動車修理等の小規模工場チェーンは鉄道と高速道路との間の地区に配置される。副流通センターや工場地区はいずれも、副センター地区にとって重要な役をもっている。

## (3) 業務地区計画

業務地区は比較的細い带状の地区を構成し、集中的で住宅に付随する典型的なレクリエーション施設や教育施設をもつ緑地帯に隣接している。

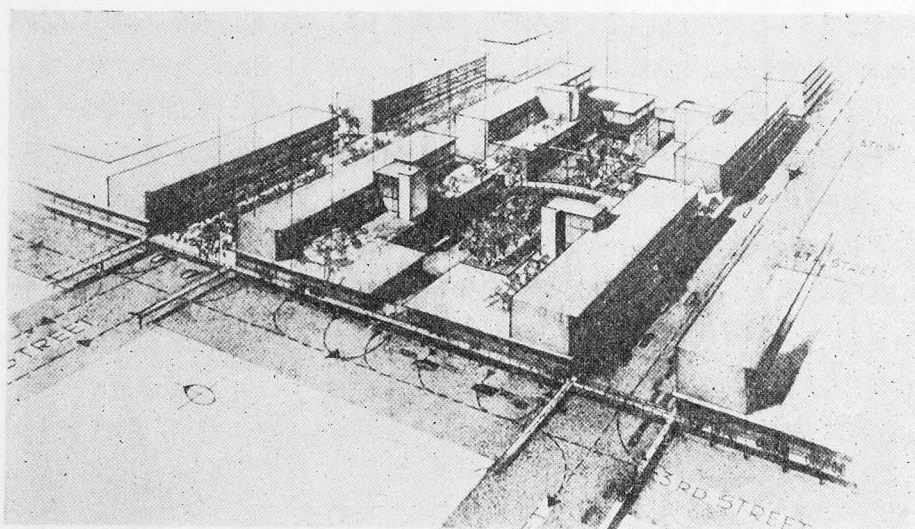
## (4) 交通計画

交通混雑による都心への不便をさけるために、ノイトラは次の提案をしている。

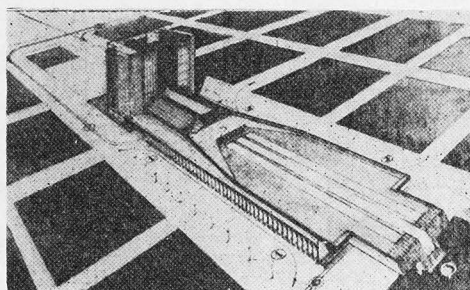
最適の日照をうるため、建物は11階に制限し、中庭を排し、1階をピロティとして、そこを駐車場や通過交通道路に利用する。交通量に応じて広くとられた道路巾員は毎日の交通流動量によって厳密に計算されている。都心地区の歩行者道と商店は2、3階のレベルにあって、連絡には公共エレベーターが交差点の各所に配置されている。

各種の交通機関の統一と流れの一定化をはかるために、交通ターミナルは車輛の乗換場という概念を強く表わしている。すなわち、ターミナルにだけ各種の車輛が集中して、他の道路は一定の交通機関専用にする考えである。この想定のもとで、通過と乗換鉄道駅の2つの重要な計画に、部分設計がなされている。交通ターミナル駅は長距離および郊外列車から高速都市交通や路面交通への乗換えのためにつくられて、125

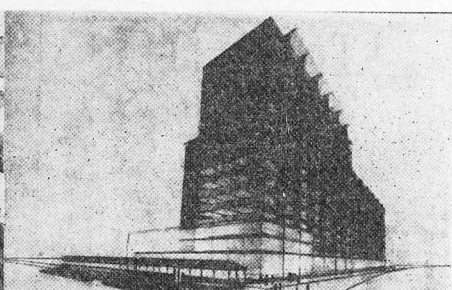
R.ノイトラの理想都市へ改良されたRush cityの展望



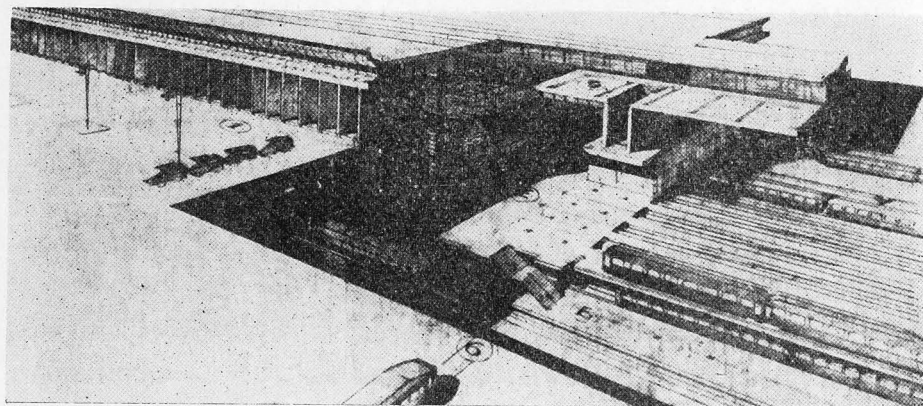
歩道と商店は2, 3階にあり交差点にあるエレベーターで連絡する。



交通ターミナル



オフィスビル



交通ターミナルの断面 1, タクシー 6, 路面電車 E1, 遠距離列車 E, 郊外電車 9, 事務所階（航空デッキの下の階で二の階の下はコンコースである。）



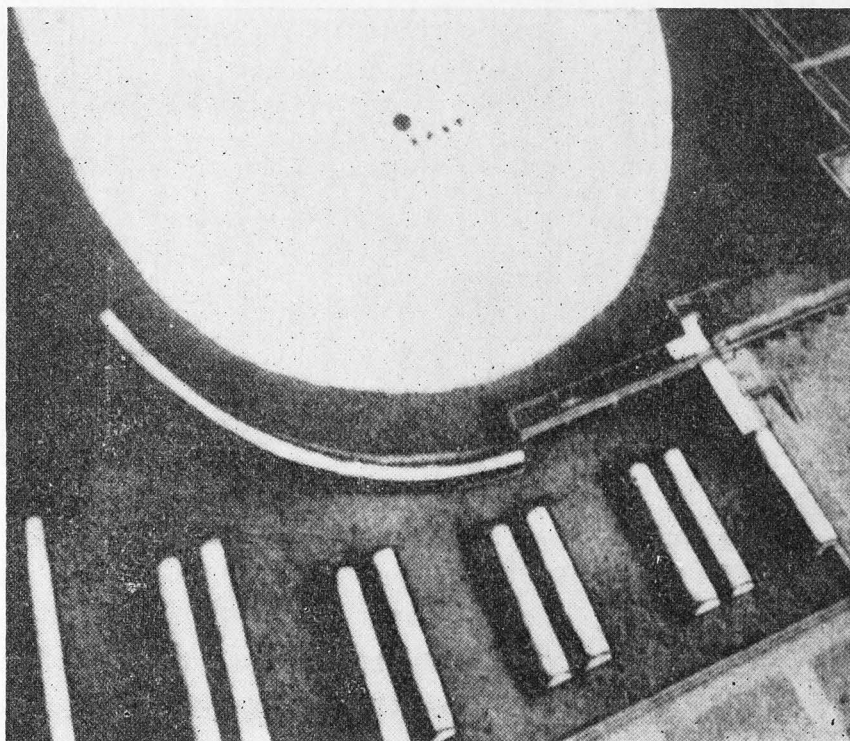
本の普通列車と往復20本の長距離急行列車の収容力をもつものである。これらの輸送列車とともに、ピーク時には広い屋上に発着所をもつエアータクシーで、40,000人を処理するものである。

これら交通計画は、ノイトラが幼年期以来交通機関に関心を持ち、交通がいかに文化に貢献しているかを十分に理解し、研究した結果なのである。

#### (5) 空港計画

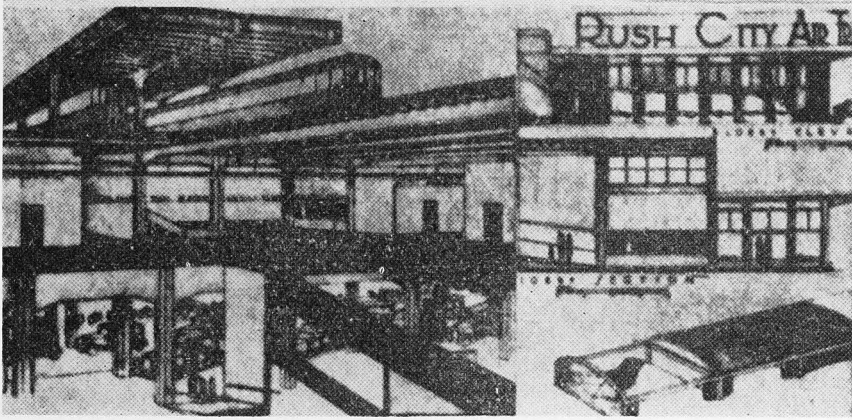
1927年に、ノイトラは Rush City における交通ターミナルの屋上にあるエアータクシー発着所を一段と発展させた空港計画を発表した。主題は、道路と鉄道による陸上輸送にかわる飛行機による空中輸送にある。これは、ターミナルにおける交通機関の立体的整理法に特色があり、格納庫はツイース・トゥヴィ タック式のアーチで桁行方向に開口部を設けているのが注目される。

空港の効力は、ターミナルの建物の形態と種類および高架鉄道の輸送能力にかかっている。

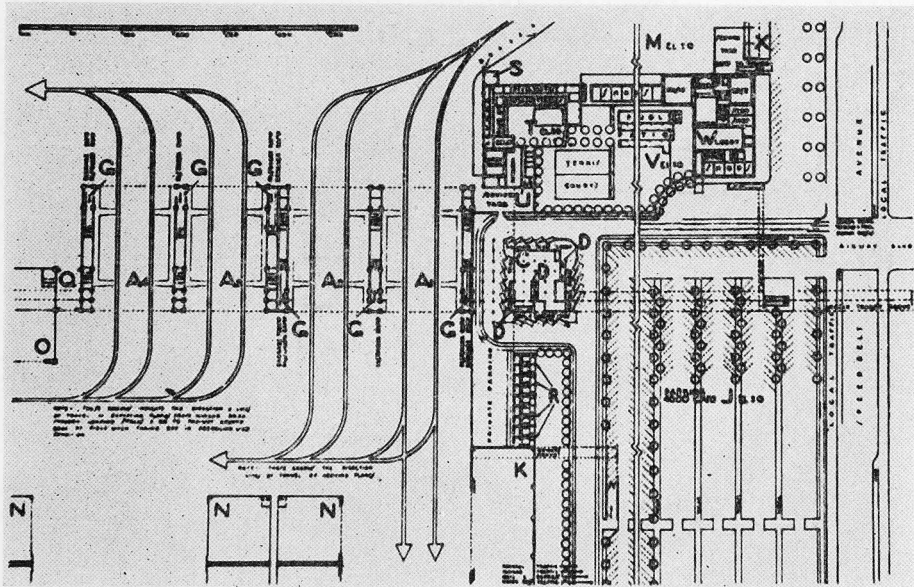


航空港の俯瞰図

R・ノイトラの理想都市、改良されたRush Cityの展望



コンコースの断面図。〔上〕ロビー。〔下〕格納庫



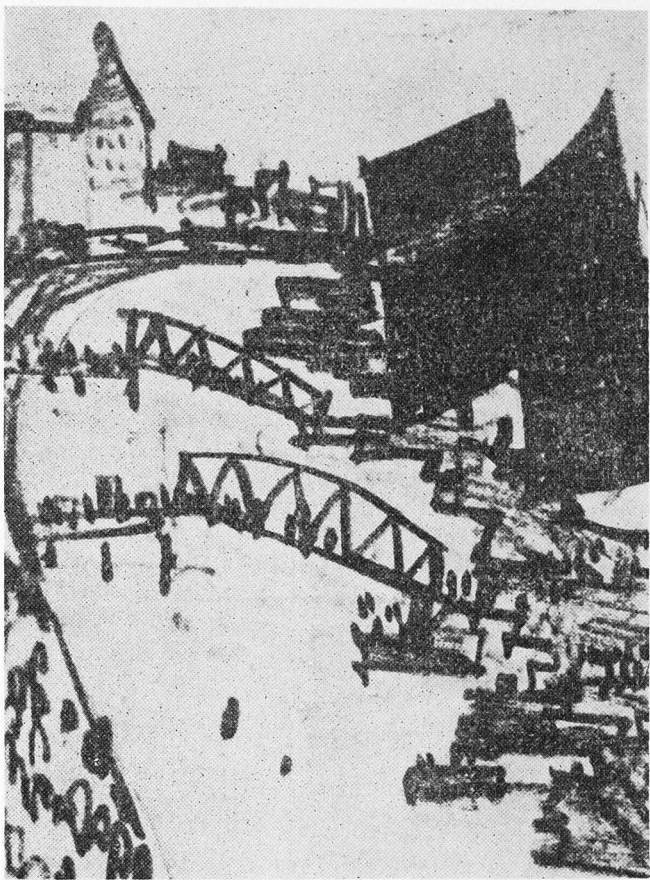
配置図—A, 荷役場 C, 旅客コンコース D, エスカレータ G, 手荷物受渡所 J, 駐車場 K, 郵便運送 M, パイロットホテル N, 格納庫 O, 修理場 Q, 地下道入口 R 航空事務所 S, 監視塔 T, パイロット U, サービス・ヤード V, ホテルの庭 W, ロビー X, トラック車庫

(6) 港湾計画

1930—1946年に計画されたもので、地方環境を鋭く熱意をもって理解することによって、ありのままに研究されている。コスモポリタンのアプローチに特色を示すものである。

ノイトラは、次のような文で彼のエッセイをはじめている。

「海港は膨大なひろがりをもつ国家的なものとまた世界的なものとを結ぶ一つの環なのである。しかし、またそれは人間的要素と現代的生活水準を要求するコミュニティをなすものである。水夫のように酔わせるよりも、はやくマンチェスターからつれだすことの方がもっと有益な道である。」



上海河岸のと倉庫

彼の敘述と数多くの港のスケッチは、過去とうまく合った想定を表わしている。世界の港という港をまわり、その風景をスケッチしている。Rio de Janeiro, Hongkong, Port Mazatlan, Naples, New York Shanghai等々。

歴史のある大陸と島の古典的で絵画的な海港が彼の結論に寄与したものである。とくに、海港にたいする愛着とつねに人間自身と人間が必要とする活気にみちたコミュニティをもつ

人道主義のなかに計算された計画なのである。

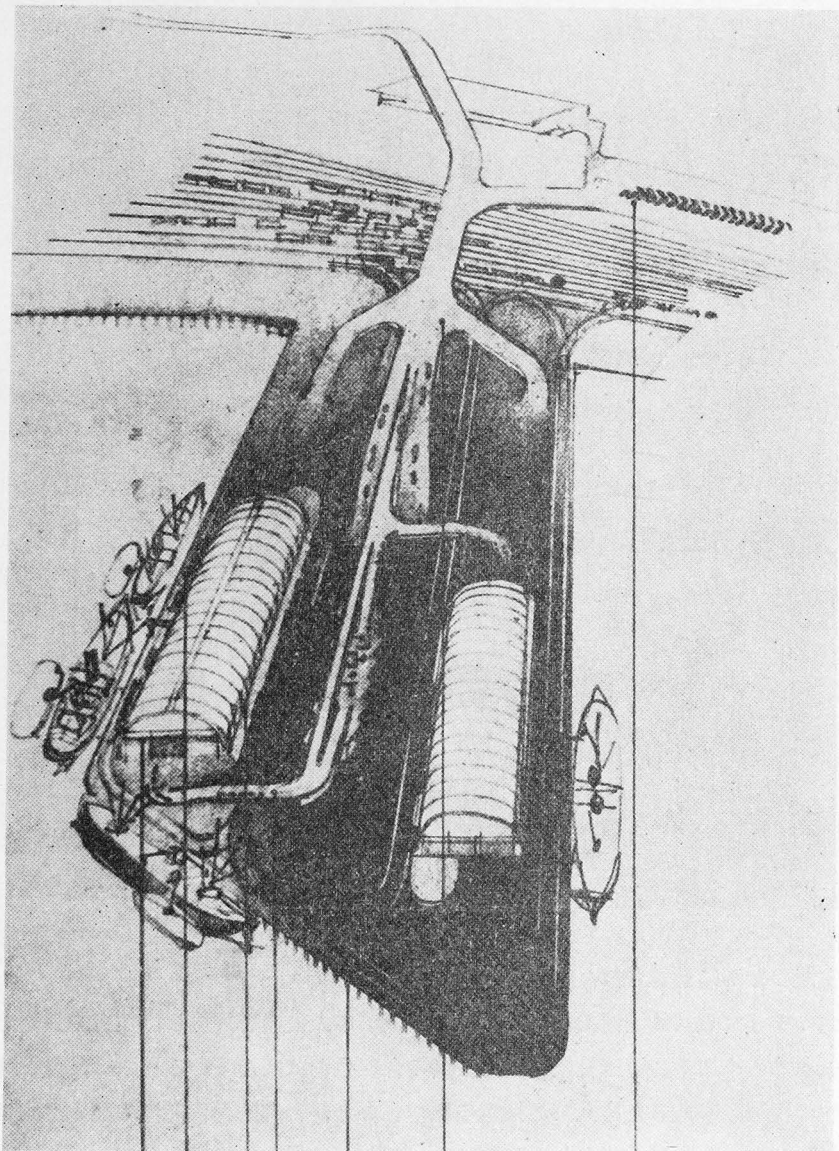
設備の整った近代的港湾で荷役という重労働から人夫達を解放し、技術的労働を向上させることにある。港湾施設や交通機関の合理化をはばんでいるものは、種々雑多な荷物の複雑さにあると考えて、梱包の標準化こそ、合理的現代海港の開発目的であると主張している。標準化された荷物によって、荷役作業は機械化され、運搬の流れをスムーズにして、同時に人間と荷物の流れをも整理できるものである。

このように、港の施設や作業を合理化整理することによって、空間的にも時間的に

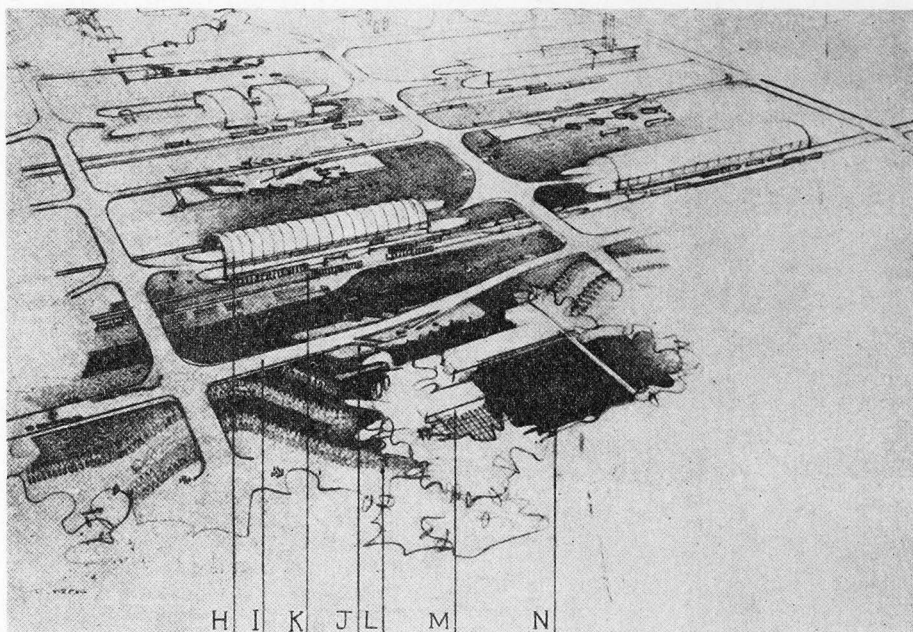


R・ノイトラの理想都市へ改良されたRush Cityの展望

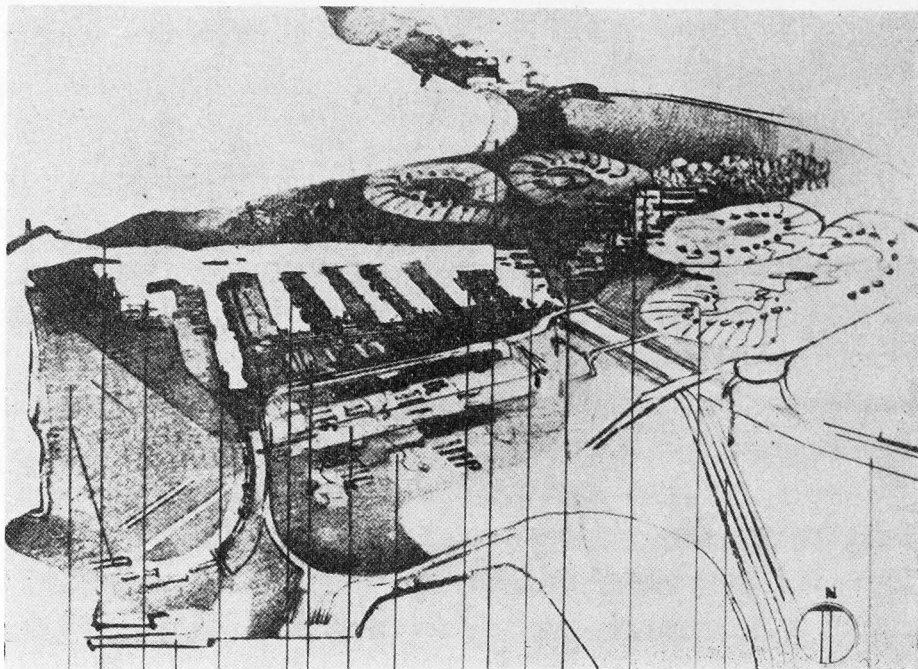
も能率的計画がなされるものなのである。また、この計画は技術的の面ばかりでなく、社会的、経済的観点に立つものでもある。計画整備された施設のもとで、多勢の沖仲士や荷役監督者、機械工や機関士等の港湾関連作業に従事する人々の人的要素を考えて、計画されたものである。



栈橋のスケッチ A、梁間200フィート持ち放しの上屋、扉は連続的に開閉する。 B、幅50フィートの繁船エプロン。 C、幅15フィートの荷役ブラット・フォーム D、ドック・トレーンの通る高架橋。 E、トラック・トレーラーの荷役所。 F、鉄道の引込線の上に架けられたトラック道路。 G、トレーラーの駐車場。



軽工業地域図 H, 大スパンの工場。鉄道とトラック・トレーラーと船からのドッグ・トレーンの三つの輸送機関によって原料の搬入と製品の送り出しがなされる。I, 自動車およびドッグ・トレーンの通る高架道路。J, トラック・トレーラーの荷役所。K, 鉄道貨車の引込線 L, 労働者, 従業員の駐車場。M, 昼食の食堂。N, 運動場, 診療所等のある緑の厚生地域。



能率的な明るい衛生的港湾施設のために、荷役設備、倉庫、輸送系統と人間系統を計画し、そのヒンターランドである都市を連絡させるものである。

港湾従業員のすべてが収容できる安定した家庭の想定と近代的市民が求める各種のレクリエーション施設の想定がおこなわれている。とくに交通系統では、棧橋から棧橋まで、車庫から車庫まで、駐車場から船端まで、また近くの作業所まで、それぞれ平面交差を除いて車輛の流れの能率化を考えてる。

このように、港湾計画は物質的開発の単調性、技術的能率化の形式の闘争、また重要な仕事場での人間性の下落を克服しようとする新しい基調にあるものである。

## 5 住宅地計画および再開発計画の実例

ノイトラの理想都市 Rush City の計画についての展望を試みたものであるが、その思想および都市観が実施計画として計画された実際の住宅地計画や再開発計画にどのように反映されたであろうか。それを知ることによって、ノイトラの都市計画の骨子をもっと如実に理解できるものと云える。

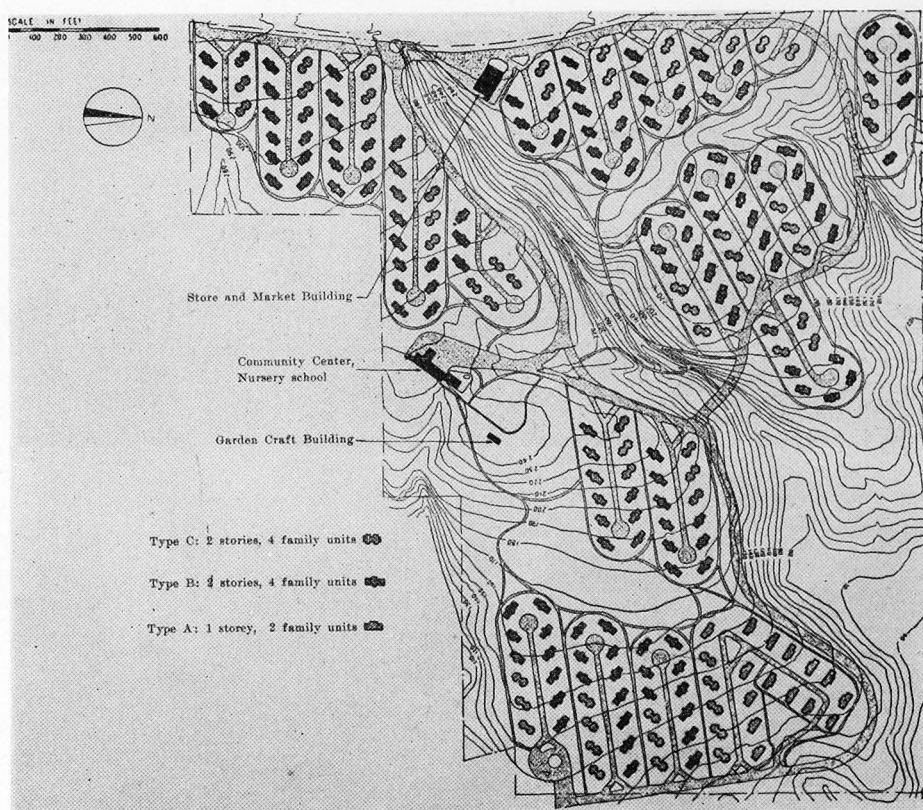
ここでは、実例として、Channel Heights、住宅地計画、Sacramento再開発計画、Elysian Park Heights 再開発計画、Guam 島再開発計画の各計画について述べることにする。

### (1) Channel Heights 住宅地計画 (Los Angeles, California)

ノイトラによって1942年に計画された、Channel Heightsは、太平洋岸のLos Angelesの中心部から25mile離れた地にある労働者のための住宅地である。この傾斜地に建つ住宅地が選ばれた理由はSan Pedro港と同造船所に近く、軍需工場が近所にあるということである。

この住宅地の規模は600戸であり、建設費は一戸当り2,600弗という低価格でアメリカのレコードである。できるだけ短期間で全住宅を建設するために近代機械力を集中させたものである。

総合計画は自動車道路が一本通り、これから枝状にCul-de-Sac方式で分岐して、ここに、14戸56世帯の住宅が配置されている。道路に面して、駐車場、台所に近いサービスヤードがある。居間は反対側の公園に面しておかれている。公園の歩道は各戸に通じて、子供は自動車道路を通らずにどこへでもいける。この形式がノイトラの主



Channel Heightsの配置図

張する“Finger-Park system”である。

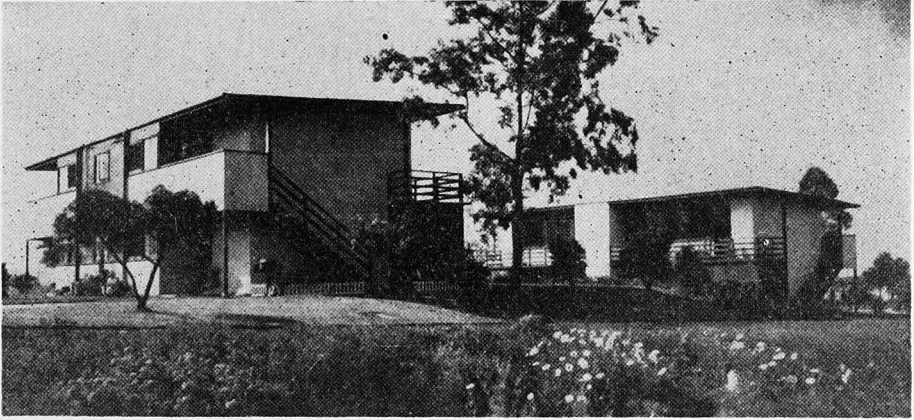
殊に住宅は平屋の連続住宅がほとんどであり、なかには2階建の住宅もある。太平洋岸で見晴よく展開していて、合理的価格にもかかわらず住宅は充分な空間と建物と部屋の調和のとれたものでまず一級のものと言えよう。

彼はまた近隣住区においては、住区とレクリエーション施設に入る道路が自動車道と交差することがないように、散在する住宅は公園の中に通じる歩道によって結び、1棟当り2—4戸の住戸によって、家の性格を保つように考慮している。

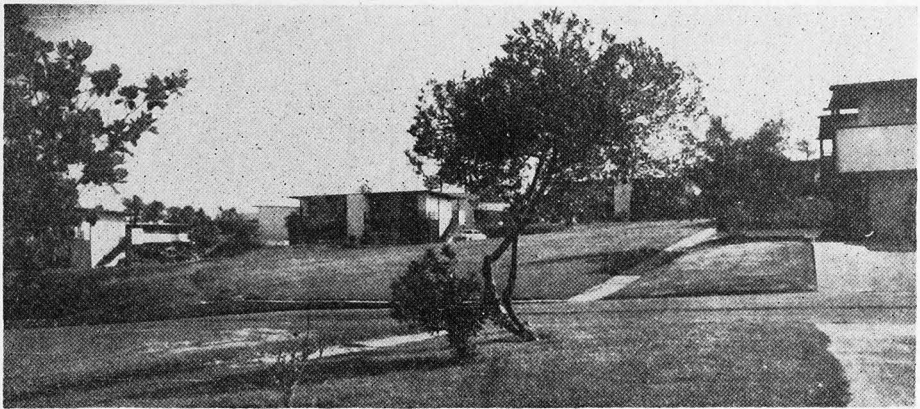
また社会施設は住宅地にとって、重要なパートである。従って、ダンス、会議、講演、映画、事務所、幼稚園、保健所、消防署、小学校のためのコミュニティ施設がある。西側には、日用品や洗濯屋のある大きな商店がある。

以上がChannel Heights計画の概略である。特に住宅地計画として、歩行者道路と自動車道路を完全に分離させたもので、Finger-Park systemという独特の形式を提示している。Rush Cityは住宅形式として、中庭式住宅を使ったが、ここでは、





2 連 住 宅



公園に面した住宅

開放的な平屋住宅を計画している。独身アパートも同様平屋独立住宅としている。住戸形式は3種類に分けられ、2階建4戸連続住宅と同種の規模のかわった住宅と平屋建2戸連続住宅で混在し、1クラスター標準10棟で構成している。これは家族構成によって、1～3寝室の住宅に分けられるものである。結果として、起伏のある立地条件をもった地の状況にあった地形を利用することによって、変化ある配置計画がなされ、自然と人間の協同化がなされたものである。

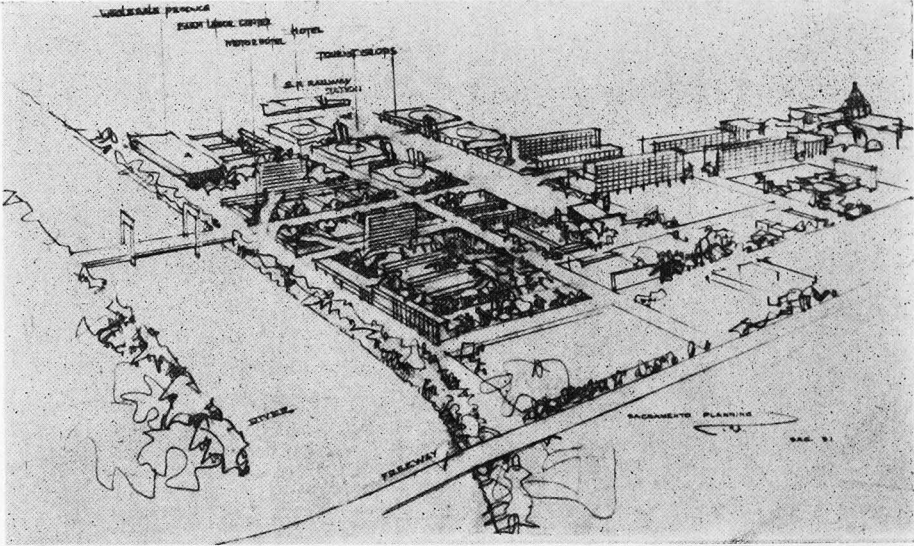
## (2) Sacramento再開発計画 (California)

前に述べた通り、ノイトラはLos Angelesの都市計画委員であるが、同じ委員であるR、アレクサンダーという信頼すべき共同者を得て、1950年に計画したものである。

首都 Sacramentoの都市西部の市庁舎につながって、かなり広い面積の貧民窟街が



ある。この地域はかつて同市の中心であったにもかかわらず、今はさびれた社会悪の温床たる不良地区と化している。そこで、この地域の再開発によって、改造を試みようと両氏に依頼したものである。



Sacramento全概図

この再開発地域は12ブロックの広い地区である。この再開発は全く特殊なケースの解決を示している。しかも、このアプローチの方法や多くの基本構想は類似した問題で悩む他都市に広く適用されうるかもしれない。ここにおける基本的考えは、15年前に Rush City で最初に発表されたものにもとづいている。

それは駐車場の集中計画ではなくて、業務地全域にわたる車庫を作ることである。

この Sacramentoの地は非常にカラフルであるがまた混在化した都市の一つである。商業地区は密集した業務中心地に隣接している。そこはもっとも不良化した地区なのである。

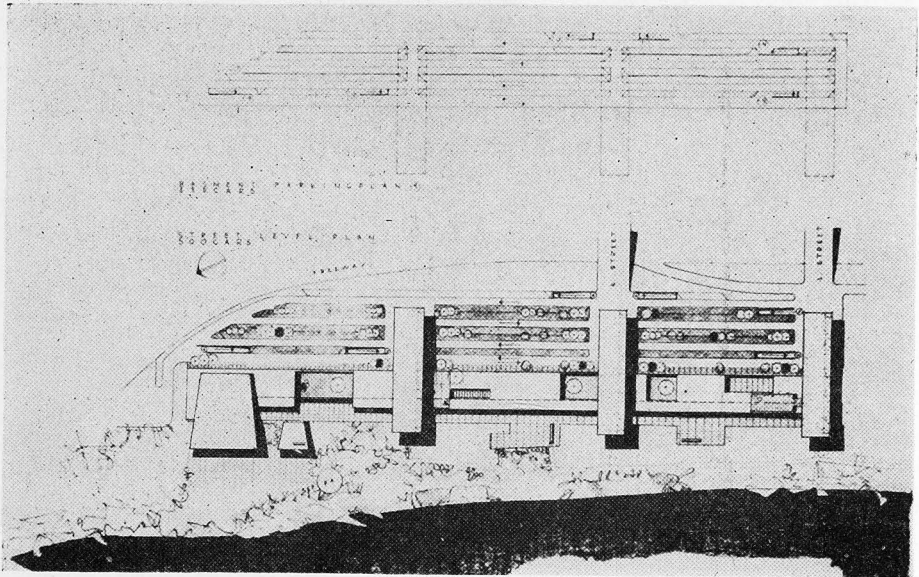
美しい河岸が鉄道や倉庫に沿った都市の支えとなっている。この地域の敷地の興味ある形態は現在の街路面よりもっと低い面に、最初の Old Sacramento があった。そこは、たびかさなる洪水によって、見捨てられてしまった。再開発の為に根本的基準の設定が下記の如く、コンサルタント達によってなされた。

1. 適当な駐車場から、商店や事務所に便利に行ける買物客数に応じた床面積を所有した思いきって土地区域を狭めることによって、拡散した人々をもっと近づきやすくさせるためのもっと広い実質的利用。

## R.ノイトラの理想都市へ改良されたRush Cityの展望

2. 河岸の開発によって、商業地区にもっと人をひきつけさせる。
3. 地域交通パターンにもとづく交通網の一体化。
4. 再開発のための財政基礎の詳細研究。

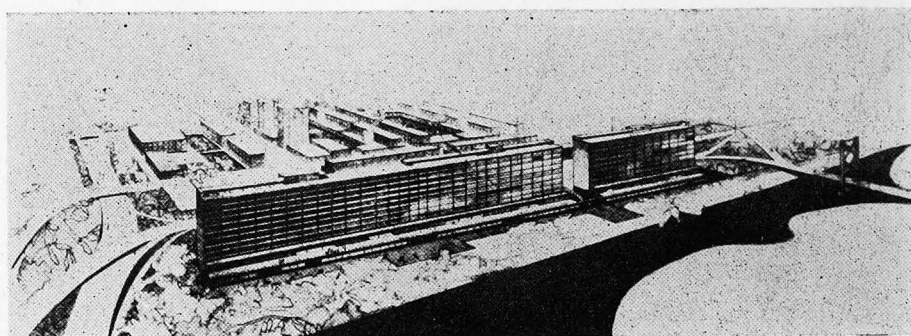
これらの基準は一部分、流通市場調査をもとにしたものである。根本的目的が商業施設のための魅力的地区をつくることに決定して以来、適当な交通道路によって、アプローチされる下町地区は、過去の歩行時代よりもっと都市に対する意味をもつものとなった。



河岸のブロック 街路と地上レベル

実際に、必要ならば数層の駐車施設を作るかまた、商店や業務地へ直接行けるようにそれらの駐車場の上に重ねて建てられる。これは丁度 Rush City の予想の通りで、Old Sacramento のレベルは、街路と商店から離れたサービス交通を保持するためと同様に、買物客の駐車のために、当然地階の利用を提供するものである。各々2つにわたるブロックの中心のオープンコートは傾斜した出入口や地階のサービス交通の出入に使われている。そして、自家用車は中庭のまわりに駐車させるものである。低いレベルへ下りるランプはとくに、坂道減速によって通る車にとって効果的である、ショーウィンドや広告塔のある街路として重要な役割をもっている。

商店の他の商業施設であるホテルは少ない。Memorial Hallを通じて、Sacramento が伝統的都市になるときに、ホテルの面積は非常に大きく要求される。河岸庭園にあるホテルはもっとも好ましい立地である。それらの建物はすべての窓から、眺望を満



河岸のホテル群

足させるために、西側へ向くことをさせて、河へ直面している。

不良地区における習慣的怠慢を転じるために市民の空想や好意をとらえることは容易ではない。そこで、この再開発計画はそうに教化された市民活動をいかにしてなし遂げるかの顕著な実例として考えられている。

建築、計画、経済の各コンサルタント達はただ職業的計画家として働くかわりに、できるだけあらゆる市民グループや組織を参加させることから始めようと主張したのである。

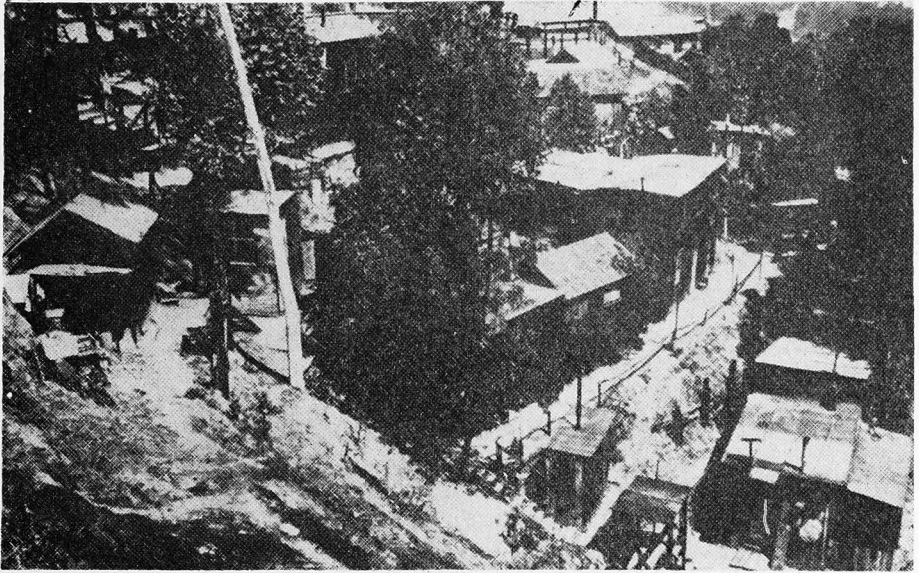
### (3) Elysian Park Heights再開発計画 (Los Angeles, California)

Elysian Parkの物語は1890年に、Los Angeles市民が美しい未来の資産を開発しようと丘の上に樹植した時に始まった。それで、High Sierrasや海を一望に眺める素晴らしい展望をもつこの市のもっとも美しい公園の一つになったのである。しかしながら、その後、この公園は都市化の影響をうけて、多くの自家用車族がレクリエーションをこの1500mile離れた地に求めてきた。そのようなわけで、Elysian Park Heightsの管理は完全に見捨てられてきた。そして、怠慢な生活になれたメキシコ労働者が公園の谷間に住み始めて、スラム化してきた。しかし、スラムとなったこの地域は、New YorkやChicagoのスラムと完全に性格の違ったチャーミングな田園風のスラムであった。

美しい開放的な環境のために、この計画地域はもっと集約的土地利用で開発されたもので、半田園的性格を失わないようにしている。この計画地域はLos Angelesの住宅公社によって開発されるものである。Los Angeles住宅委員長ホルゼンドルフや実行委員キリノの手によって計画実行されている。そして、社会的関心の深い建築家として、ノイトラとアレキサンダーの両氏が選ばれて、計画は1950年にすすめられた。

この改造計画は17,000人の為の集合住宅地をつくることであり、13階建のアパート





Elysian Park Heightsの再開発前のMEXIO労働者住宅

25棟と2階建住宅1,000戸に3,360家族を収容し、さらに学校3、教会3、幼稚園、託児所、コミュニティ・ホール、1500人収容の劇場、商店街、管理事務所をふくむ大計画である。

長年ここに住んでいる住民の大部分は、前記のようにメキシコ人である。このことからスペインの植民都市に注意がむけられた。ペルーのクスコでは、ジヴックセンターがまず最初考えられ、次に住宅が考えられて、このセンターの回りに散在している。このセンターには一時的な商店が広く設けられて、田舎から人や品物が集まってくるのである。これをもとにしたコミュニティ・コアをこの計画にとり入れた特色をもつものである。

まず第一に住宅、家族生活のための施設を考え、次に毎日の通勤を考慮したものである。近隣住宅を回って、朝夕の混雑を処理する循環バスは、コアの静けさを妨げることなくコアと結びつけなければならない。勾配の緩やかな広い自動車道路と駐車場のために、全体地域のほとんどを舗装しなければならない。車道と歩行者道路の立体交差による分離がなされ、車にわずらわされることなく、静かな集合の場所へ行くべきであるが、これらは建設費と維持費の膨大さのためにこぼまれてしまう。中心施設への人の集中と車の集中は都市の平和を乱すものと考えられた。

この結果、現代の教会は、とくにカソリック教会では中央部にもっていた地価の高い土地を捨てて、教会と隣接した教区長邸、修道院、12教室をもつ学校、その他の施



Elysian Park Heights の配置計画図

設を建設できる2haの土地を郊外にみつけた。宗派の異なる教会は、同じ決定のもとに、建物を別々に建て、いずれの教会も付属の駐車場をもつことによって管理上の面倒と摩擦をさけようとした。

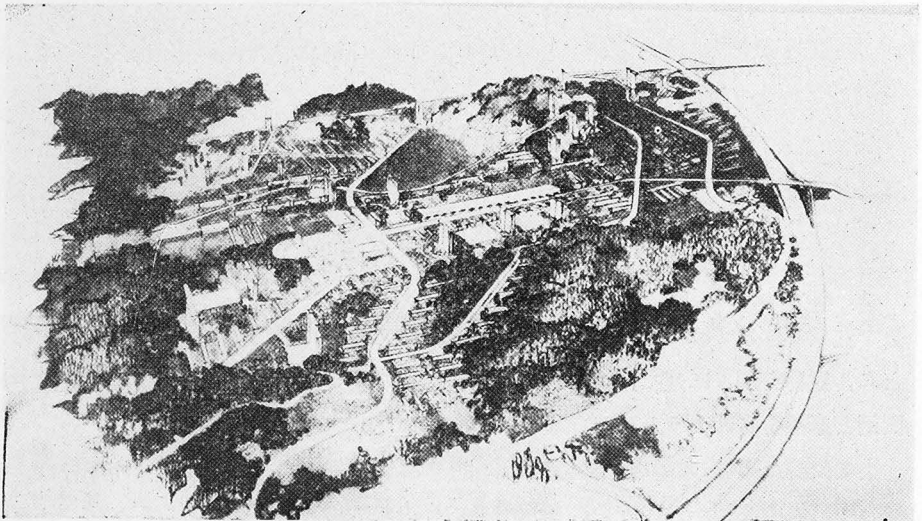
小学校のために、運動場を含めた2.8ha—3.2haの土地が与えられる。小学校は、交通の激しい中心部から、安全に通学出来る周辺部に移る傾向にある。しかし、幼稚園や託児所は中心部から遠く離さなければならないが、母親達が通勤の行き帰りに簡単

に立寄れる場所になくてはならない。また働く婦人、主婦のための施設、託児所や商店街は駅の近くになければならない。以上の理由からもガソリンやガスのサービス・ステーションばかりでなく、すべてをもつ商業地区の土地が入口にとられることが一層重要である。丘陵地の Elysian Park Height では、スムーズに環状道路から入れるような建設可能地は少ないので、計画者達は、一カ所にまとめて堅固なコアとしたかった種々の要素を、上にあげた要因によってある程度中心から分散させることにしている。学校は周辺の緑の地域、より制限の少ない地区に移され、教会は慎重な交渉のちに、おたがいに隣接することなく、分散されている。行政部は維持管理事務所と密接な関連が保てるように近くに配置されたが、管理事務所は南入口からの貨車の交通を引き込むため、コミュニティ・ホールとは距離をおいている。

広場に向ってたつバンドと自然に鉢形をした数千人のはいれる野外オーディトリウムをもつ大きな建物、コミュニティ・ホールは、まさにこの近隣住区のコアを形成している。

コミュニティのために奉仕し、コミュニティに中心を与えようとするこの Elysian Park Heights計画には、また中庭のあるクラブ・ホール、体育設備をもつ運動場が加えられている。

Channel Heightsと同様、労働者集合住宅地であるが、その労働者住民の性格は非常に違ったものである。Elysian Park Heightsの住宅地は、大規模な収容人口をもつために、13階建のアパートを採用し、ここでは Finger-Park systemはとられては



Elysian Park Heights鳥瞰図



いない。住宅配置は環状道路に沿って並べられている。13階建のアパートは Rush Cityで計画されている11階建のアパートと同様、それぞれの棟に200ftの間隔をおき、その間にオープン・スペースをとっている。2階建連続住宅では、裏側に各戸のサービス・セードをつけて6 ftの塀で囲っている。

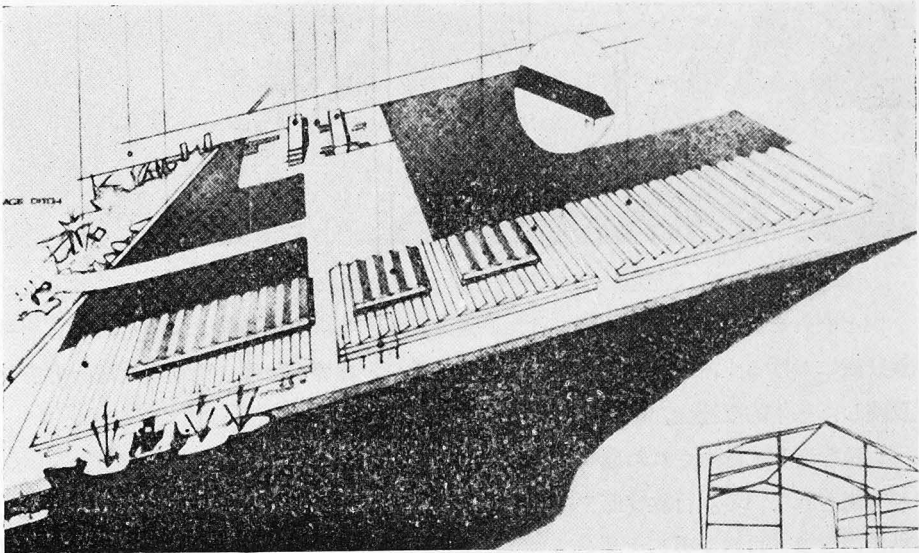
Elysian Park Heights は前にも述べた通り、コミュニティ・コアをもつ広場を中心とした近隣住区の計画を試みていることにおいて、Rush city や Channel Heightsと相異した性格をもつ住宅地計画であると云える。

#### (4) Guam島の再開発計画

Guam 島は1521年にマゼランによって発見されて以来、スペインの統治下にあったが、2次大戦中日本の基地であり、戦後アメリカ軍の軍事基地のとなったのである。

数年前にアメリカは、Guam島を自治国として承認した。この島は、日本とオーストラリアの中間にあり、バンコックやマニラからホノルルとカリフォルニアへの直通の太平洋航路や空路の交差点に立地している。

最初、1952年に住宅問題を調査するために招待されたノイトラとアレクサンダーの両氏は、海産物加工工場、観光ホテル、船舶修理施設等を含む一大工業立地計画のマスタープランを発表した。



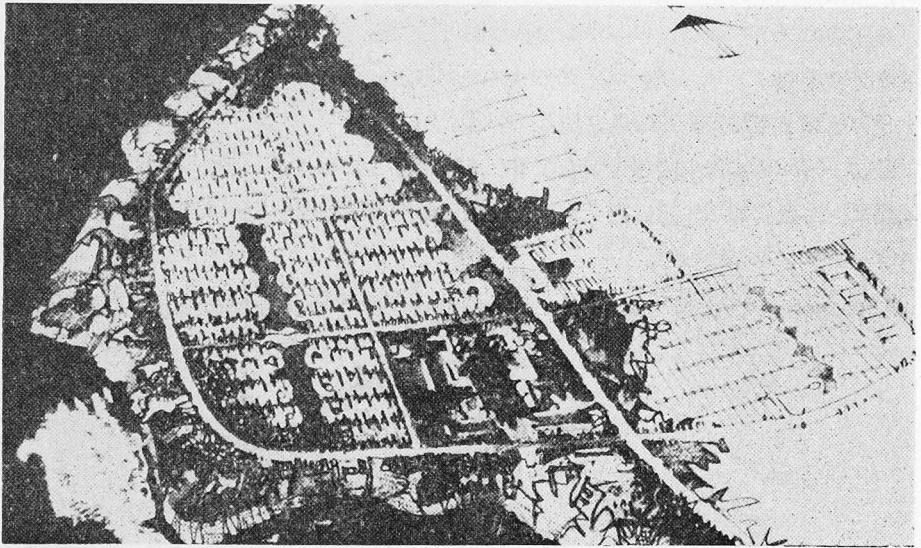
貿易港の計画図

## R・ノイトラの理想都市へ改良されたRush Cityの展望

商業、農業および工業発展のための人口動向の想定が、国内経済を安定させるべく計画されたローカル農業や工業の可能性を実現するために必要な基礎調査と同様詳細計画においても、非常に意味あるものである。

新しい近隣住区の為の地区は、広大な軍事基地による土地確保で、この島では充分にとられることは出来ない。新しい近隣住区に住む島民は軍関連施設で働いている状態である。従って、既存の道路や施設に新しい敷地を近接した方が有益である。

両氏はマスタープランを実施させるために新旧近隣住区を職場、学校、保健所、商業地区と工業地区ともっと有効でのぞましい関係にすべき地域や建物におよぶ、新しい区画の軍需施設を準備している。



近隣住区の鳥瞰図、最低限にとられ住居地域内に幹線道路が通っている。

山と峡谷を横ぎって走る舗装された高速道路がある。1級道路と2級道路は首都発展計画における土木工事だけでなく、厚生、人口、教育、生産、商業と地域的考慮を反映した基本的な社会、経済と行政の結果なのである。

行政庁として計画された建物はぜいたくなものでなく、プライバシーと衛生的な点が考慮されている。行政官邸や社会施設は、新しい明確さを要求するものであって、島民の信望と自信を表わす集会場やソーシャル・センターがつくられている。

具体的事例は示されていないが、近隣住区と港湾計画がテーマとなったものがこのGuam島再開発計画である。



## 6 改良されたRush City"の将来の発展性

Rush City はそのままでは理想的な都市とは云えない。それが意味するものは、その地域的環境に応じて計画されるべきものである。この都市は全く新しい一単位を建設すること以外に、このような都市がどのようにダイナミックに発展していくかを何ら描いていない。変化に対しては、運搬可能のプレハブ建築を利用することが方法の一つであり、また人口構造の変化に対しては、各住宅形式のための土地利用の修正が提案されている程度である。

## 7 改良されたRush Cityの評価

この計画に対して、T・ライナーが次のような評価を述べている。

この計画における根本的矛盾は、それが理想主義的試みであると主張していながら依然として既存の再開発されない社会をもとにした資料に強く依存している。収入や家族構造の連続性についてはどちらも殆んど期待できない。計画のフィジカルな点に関するかぎり、年齢層を分離することが望ましいかどうか問題があるだろう。このような分離は、社会的分断の原因となり、個人的不自由を生むかもしれない。それは経済的に費用がかさみ、比較的融通性の乏しい環境である。

住宅地域内の街路や交通のためのスペースは明らかに減少するであろうが、大部分の車輛が超高速道路を利用するような循環ルートの分離はこれらの超高速道路の負担をますことになるかもしれない。道徳的ではあるが、大規模な地域で明確な土地利用の分離は、現代社会以上に、車に大きく依存する方向に向うであろう。

Rush City は年齢層の違いにより、異った住宅と環境施設を目的にした最初の業績であった。ただ、この理想を発展させる際には、いくつかの困難な点があるとはいえ、やはり注目に値する作品である。

あ　と　が　き

指導教授　大　庭　常　良

本論文はR・ノイトラの都市構成理論とその実際を取扱ったものである。近代都市計画は産業の発達と科学技術の進歩を背景として進められてきた。その間、伝統と科学技術との間にたって、市民生活は幾多の苦難を味はいながら、現在の充足と将来への希望をもって今日の都市を築きあげてきた。これを反影して、都市計画の分野においても多くの先覚者によって、それぞれ特徴ある都市構成理論が順次発表され、それぞれの時代の社会的経済的、政治的背景のもとに、将来への都市構成を指示する点において、現在のわれわれ都市計画家への多くの教訓を含んでいる。

これら都市構成理論の研究は都市研究の一部門をなすものであろう。またわれわれに課せられた現代的都市構成理論の組立に貢献するところが頗る大きい。

この意味において、当研究室難波氏が、内外文献にもとづく一連の都市構成理論研究のうちから、R・ノイトラについてその理論と實際をまとめられ、本論文はその概要である。

とくにR・ノイトラを対象的存在のライトの理論と比較して論ぜられた点、従来ノイトラ、ライトなど建築家として解説はあったが都市計画家として専門的にとらえたものがなかった点、しかもノイトラの理論構成の背景から実際的应用効果に到る論述は、この種の研究として頗る価値の高いものであり、ここに紹介する次第である。

参考文献

Richard Neutra　1923—50

〃　　　　　1950—60

Life and Shape　R. Neutra著 Appleton-century-crafts

リチャードノイトラ　国際建築協会編、美術出版社

The place of the Ideal community in urban Planning　T. Reiner著

現代建築　ミッシェル・ラゴン著、紀伊国書店

(本学助手)