

JAPAN URBAN DESIGN
INSTITUTE

都市環境デザイン会議

東京都文京区本郷2-35-10

本郷瀬川ビル 〒113-0033

TELEPHONE 03-3812-6664

FACSIMILE 03-3812-6828

JUDI

091

20.JULY
2006

特集 ブラジル都市環境デザイン視察

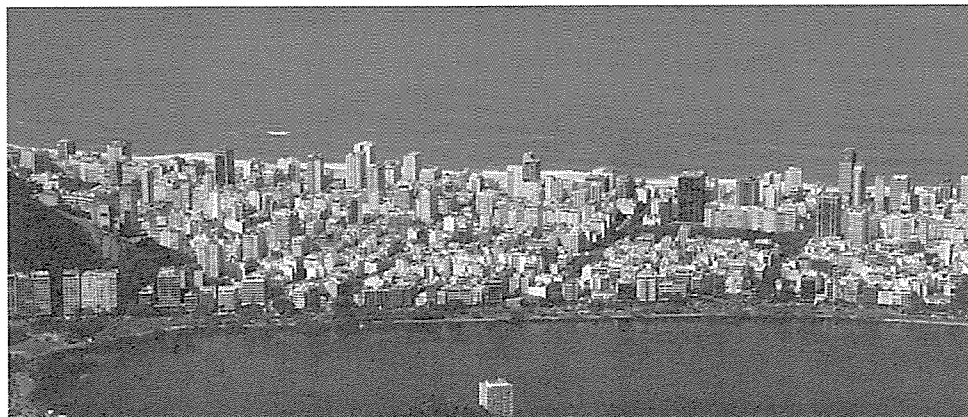
発行者:都市環境デザイン会議 広報・出版委員会

●特集:「ブラジル都市環境デザイン視察」	
特集に当たって.....	1
1. 生活者から見たブラジル.....	4
2. クリティーバ.....	5
3. ブラジリアとは何だったのか.....	8
4. ブラジリアの建築.....	11
5. ブラジリアの色.....	13
6. ブラジル路上観察.....	15
●事務局より.....	18

巻頭言

特集にあたって

特集: ブラジル都市環境デザイン視察



コルコバードの丘の上から見たリオデジャネイロの市街地

昨年の8月21日から9月4日の間、サンパウロの建築事務所で働いていた経験もある南條洋雄氏を団長として、ブラジル都市環境デザイン視察が行われた。リオデジャネイロ、クリティーバ、ブラジリア、マナウス、サルバドール、サンパウロと改めて地図で見ると気の遠くなるような距離を移動して、それぞれの都市環境デザインを見て回った。

視察地では南條氏の友人でもある都市デザイナーや建築家から、見学しただけでは分からない都市デザインのプロセスや、現在の課題等についても興味深く丁寧な解説がなされた。

今回の参加者の興味は、近年日本でも話題になっている環境都市クリティーバや成長し続ける首都ブラジリアが中心となっていたようだが、海辺に広がるリオデジャネイロや個性的

な色彩で彩られたサルバドールも十分に興味深い都市であった。

JUDI91号はこの遙かなる国ブラジルで都市環境デザイナー達が見聞きした貴重な体験をまとめて報告することとした。

紙面の関係から視察の参加者全員の原稿を掲載することは出来なかったため、団長を務めた南條氏が、広がりのある都市環境デザインの領域に配慮し、JUDI会員を中心に原稿の執筆者を推薦してくれた。

治安が悪く一眼レフカメラの持参は禁止されたにもかかわらず、ニコンのシャッター音はブラジルの各都市で絶えることはなかった。参加者が撮影した写真はものすごい枚数になると思われるが、これも紙面の関係で、会員の方達には限られた枚数しかお見せ出来ないのが残念である。(吉田慎悟)



リオデジャネイロの白い街



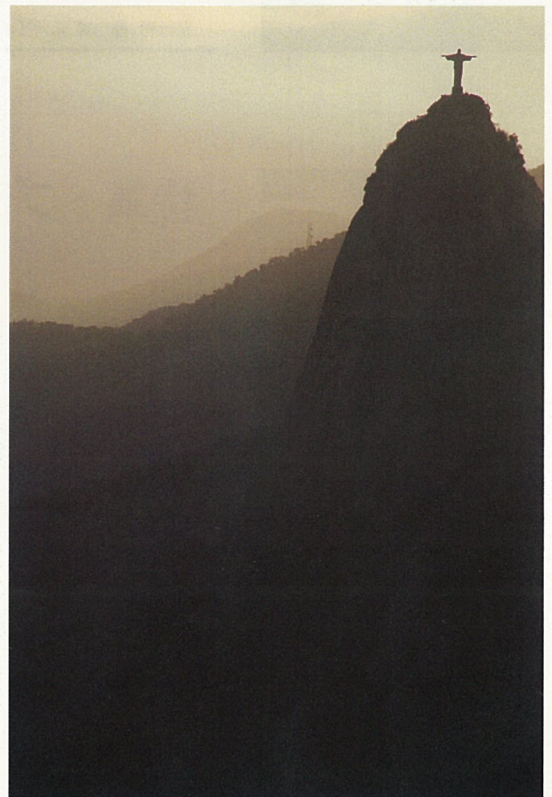
路線によって色を変えているクリティーバのバス



クリティーバのチューブの形をしたバスストップ



クリティーバで写真を撮りまくる日本人



コルコバードの丘に立つキリスト像



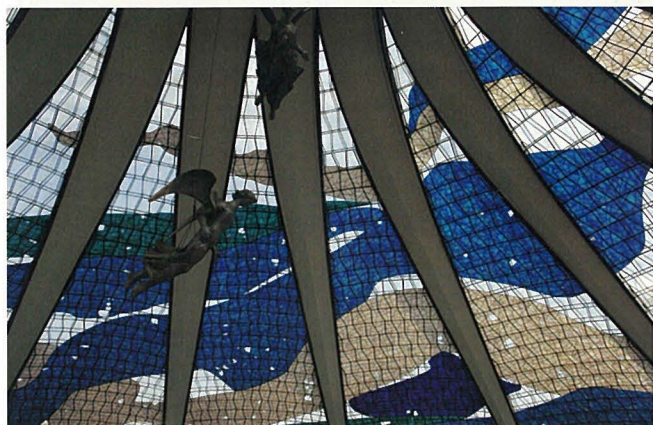
マナウスのきれいに塗装されたまち並み



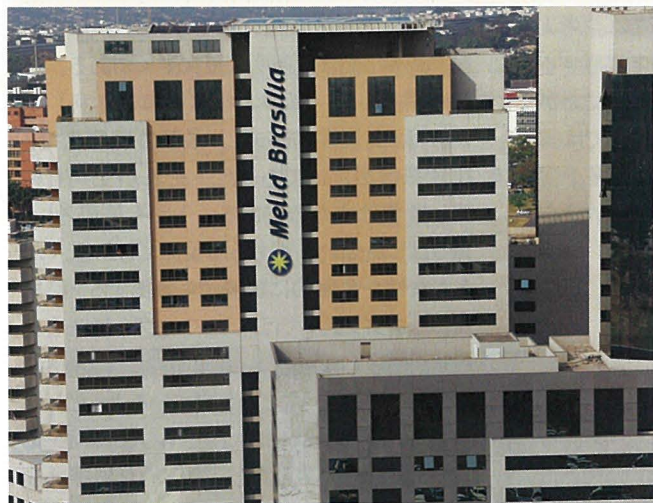
工場を再利用したSESCの建築



ブラジリアの造形的な建築群



ブラジリアの協会のステンドグラス



ブラジリアの新しい建築群



サルバドールのパステルトーンで着彩されたまち並み



白く縁どりされた開口部が連続するまち並み



サンパウロのまち並み

(写真：吉田慎吾)

生活者から見たブラジル

南條 洋雄

Hiroo NANJO

㈱南條設計室

1975年サンパウロに移り住んで31年、85年帰国から早いもので21年が経つ。帰国後も毎年のようにブラジル通いを続け、ご案内した仲間たちも延べ70人を超える。単なる観光旅行ではなく極めて専門的な視察に加えて、ブラジルという国、ブラジル人の社会を少しでも理解してもらおうと工夫をしてきたつもりである。10年間の生活体験を経て、またその後の再訪を経て、強く感じるのは「ブラジルは違う国」ということである。その違いを踏まえないと理解できないのがブラジルである。本稿ではあらためて「ブラジルの社会と人々の違い」について書いてみよう。

1. 移民国家

ブラジルは移民国家である。古くはポルトガル人による植民地化とアフリカ黒人奴隷、その後のヨーロッパ移民、そして明治以降の日系移民を経て最近では中国韓国などアジア系移民の増加も著しい。そんな国に27歳で家内とともに飛び込んだ。言葉の障壁、慣れない生活、そして修行中であった建築都市デザイン手法や制度の衝撃的な違い。これらを克服するのは結果論としては順風であったといえる。それはなぜか。移民国家だからである。私を異国人としてではなく、日常的に登場する新しい仲間として迎え入れてくれたからである。肌の色の違い、言葉の違い、考え方の違い、それらを全くハンディとして感ずることなく自然にブラジル社会に溶け込むことができた。移民国家の脅威であろう。今では言葉も何とかこなせるようになり、風貌も多少変化して、ブラジルの街角で外国人とは見えない不思議を体験している。

2. 経済格差

アメリカと違い人種差別が無いと言えるブラジルの最大の政治的課題は経済格差である。肌の色とは別に貧富の差は激しい。高々百数十年前までは奴隷の人身売買が公然と行われていた国である。今でも富裕層は何人も使用人を使う。所属した事務所でも高級職の賃金は下級職の百倍を超える高給であった。教育や医療も財力次第だから経済格差は広がる一方である。この点は二流国家であると残念ながら認めざるを得ない。この国で貧乏な家庭に生まれることは一生貧しく生き抜くことを意味する。唯一の脱出法はサッカーである。だから選手層も厚くヒーローが多数出現し、それを目指す若者が続く。それがブラジルサッカーの源泉である。ファベーラと呼ばれるスラムが有名だが、これに都市計画として取り組むのは日本的発想であって現実的で

はない。根本は経済問題であり、国家としての富の配分システムの問題であるからである。ファベーラにも味があるなどというのは、平和ボケした日本人の勘違いといえる。一方、カソリックが定着しているブラジル社会では、富める者の貧しいものへの慈悲行為は立派にシステムとして成立している。後進性であることは言うまでもないのだが、社会の潤滑油として恵み、心づけの類が機能している。赤信号で停車すると車の窓を水洗いされる。スーパーを出ると子供が荷物を家まで運ぶ。路上駐車を何時間も見張っている。頼みもしないのに勝手に。そして小銭を求め富める者はそれを与える。子供はオブリガード(ありがとう)と言って愛想が良い。チップの意味合いもこれとダブル。こうした同じ人間に生まれた者同士で一方が他方に金銭を恵む行為は日本には馴染まない。でもブラジルでは生きたシステムなのである。ちなみに建築家はお蔭様で社会的には富裕層に位置づけられる。でなければ10年はとても持たなかったであろう。

3. 男女関係

貧富の差は激しいが男女の差は限りなく少ない。なぜなら貧富それぞれ男女半々だからである。富める者同士が出会い結婚するから、子息も富裕となり、そこでも男女半々が続く。大学生も半分は女性、建築学科もしかりである。よって設計事務所も男女半々である。最初は戸惑った。私の大学(都市工学科)のクラスは全員男であった。最初の就職先でも技術系は男だけであった。それが上司も仲間も半数は女なのである。しかも皆恐ろしく鼻っばしが強い。もちろん優秀でもある。加えて女性を全面的に職場でも表現する。話は変わるがブラジルではスキンシップの意味合いが大分違う。肌を触れ合うことは他民族への親愛の表現ということから来ているようだ。他のラテン諸国と比べてもブラジル人はやたらと人の体を触る。男も女も。標準的な挨拶は頬を付け合うキスである。既婚女性は往復2回、独身となるともう一回計3回、チュッチュ(チュ)とやらねばならない。事務所のスタッフとも毎日朝に夕にである。男同士だと腕を回して深く抱き合う。そして叩きまくる。これが親愛の表現なのである。美容院へ行った、髪を切った、香水を変えた、新しいシャツを買ったなどなど、いつも気をつけて褒めてやらないと機嫌が悪くなる。下手をすると泣かれてしまう。部下の仕事を褒めるには、髪をなでてキスをする。これを日本でやったなら間違いなくセクハラで御用である。夫婦間でもいつまでも愛情表現は端折ることは許されない。

よって離婚も多い。夫婦喧嘩でピストル乱射といった事件も珍しくない。私は日本人の妻で良かったと心底思う。もっとも妻は今度はブラジル女性に生まれたいとも言う。もちろん富裕層の。こんな社会だから仕事が終わればまっすぐ家路につく。ちょっと一杯は許されない。帰宅してシャワーを浴びて妻と外出する。パーティに映画に食事に。そもそも妻も仕事をしているのが普通で、家事は女中、育児は乳母に任せきりなのである。女中も乳母も女性であるから、男女同権といっても括弧つきということになる。経済格差に支えられた男女同権なのだ。

4. 建築家の社会的地位

業者と呼ばれる日本の設計事務所所員を4年間勤めた後、サンパウロのジョアキム・ゲデス先生のアトリエに勤務した。はじめは最低賃金（約1万円）のドラフトマンであったが、半年後には建築家として認められるようになると、ドウトールと呼ばれるようになった。コーヒーのドトル、あれであり、尊厳をこめた尊称である。実は2年間ほどでヨーロッパへ再移住しようと考えていたのだが、外国語で仕事をするハードルの高さを実感するとともに、Dr.NANJOと呼ばれ尊敬される地位に酔ってしまい10年間も滞在してしまった。この国では建築家はエリート職の典型なのである。報酬も良い。通勤10分の都心（滞在したHOTEL MATSUBARAのすぐそば）のアパートに住み車2台を持ち、女中も使う生活を満喫した。「二兎を追うものは一兎をも追えず」で建築に一生を捧げるのが日本の常識である

が、ブラジルでは「二兎を追うものは三兎をも追う」であり、建築しかできないのは悪の輩ということになる。趣味のヴァイオリン演奏活動のことを恐る恐るボスに相談したらワンダフルという反応で、以来サンパウロ弦楽四重奏団他に所属することになり、演奏旅行にも度々出向いた。そんな時事務所は全面的に応援してくれ、ボスも良く聴きにきてくれた。ちなみにボスのゲデスは、建築家以外に電線工場社長とコーヒー農園主をこなし、さらにサンパウロ州立大学の主任教授でもあった。にもかかわらず毎日のようにオペラコンサート、写真家の個展、映画鑑賞（ブラジルでは映画は最高芸術と位置づけられている）、ジョッキークラブでの本人所有サラブレッドのレース、そして各種パーティにも顔を出すタフな男であった。私も趣味のヴァイオリンが建築家としての格付けに役立つとは想定外であった。要するにブラジルには未だハインソエティ（上流社会）が健在なのである。戦後急速に平準化が進みいまや一億総下流社会と称される日本との差は絶望的に大きい。もちろんブラジルの後進性の証ではあるが、この年になっても土日昼夜無く駆けずり回っている日本での自分を振り返ると、サンパウロ時代に戻りたい衝動に駆られるのは事実である。

さて、皆さんはどのようにお感じになったのでしょうか。日本とブラジルを比較しても始まらない。じっくりと幅広くご案内したつもりではあるが、生活者の視点で見たブラジルを少々ご披露した。今回の旅行が今後の日伯友好の一助となることを願ってやまない。

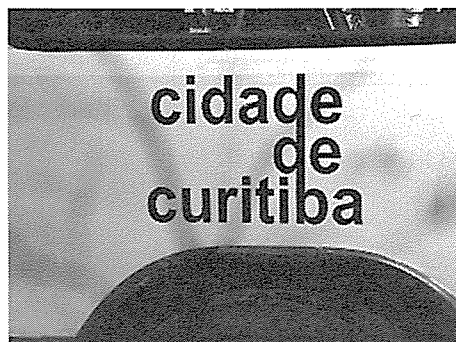
特集2

視察報告：クリティーバ

中井 検裕

Norihiro NAKAI

東京工業大学社会工学科



1. クリティーバ市の概要

クリティーバは、パラナ州の州都であり、サンパウロから南西に約500kmほど離れたところにある。ブラジルと対照的に人間を優先した都市計画を行っているとして世界的に有名な都市であり、我が国では、服部圭郎氏の『人間都市クリチバ』（学芸出版社）で包括的に紹介されている。

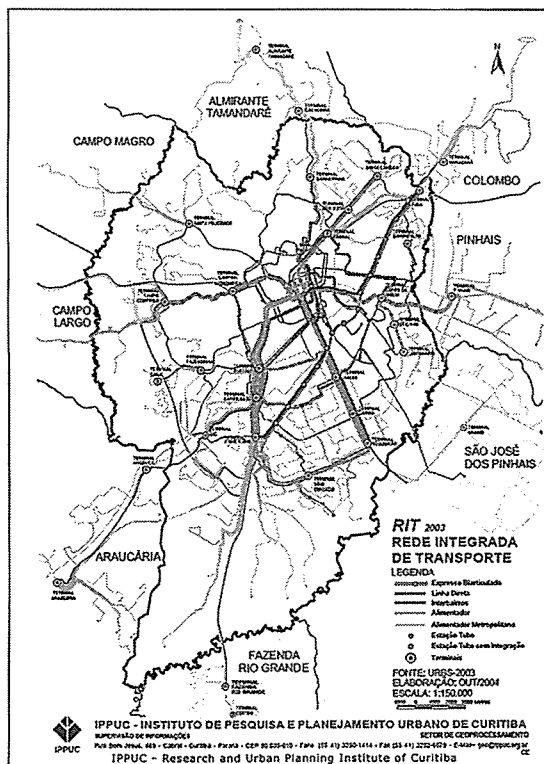
現在、市の人口は約170万人であるが、周辺25市町村もあわせた都市圏の人口としては約311万人である。ブラジルの地方都市ということで小さな都市との印象をもちがちだが、日本で言えば、政令市でも広島や仙台より大きく、ちょうど福岡や札幌に相当する都市と都市圏人口であることは留意しておく必要がある。

クリティーバの現在の都市計画の源流は、1964年のマスタープラン素案コンペにある。ここで最優秀となり、その後のクリティーバの都市計画の方向を決めたのが、その後1971年には市長となるジャイメ・レルメル氏の案だった。

クリティーバの都市計画の特長は多岐にわたる。筆者の稿では、交通計画と土地利用計画について述べることにする。



幹線道路の専用バスレーン



クリティバのバス路線図

2. 交通計画

1966年のマスタープランまで、クリティバにはアガシ・プランと呼ばれる計画があった。これは都心から放射状に都市を拡張させる計画だったが、1966年MPでは、都心から延びる4本の回廊に沿って都市を拡張させることに改められた。回廊はその後5本となり、現在ではさらに6本目の回廊についての検討が進められている。

クリティバの交通政策の柱といえば、市域をくまなくカバーしているバス・システムである。バスは現在、340路線（総延長1,100km）あるが、急行バス（赤色、放射状）、快速バス（銀色、放射状）、環状バス（緑色、環状）、

フィーダーバス（オレンジ色、支線）、路線バス（黄色、ローカル）、都心環状（白色、都心部のみ）の6系統に分類されている。このうち急行バスと快速バスは5本の回廊上を走行し、特に急行バスは二連接、三連接の大型バスを用い、専用バスレーン（総延長60km）とチューブ状のバス停で有名である。

専用バスレーンは、回廊の背骨にあたる幹線道路に作られている。また幹線道路から1街区離れて平行に走る2本の道路はそれぞれ一方通行で整備され、快速バスはこの道路を通行している。言い換えれば回廊は、[一方通行道路ー専用バスレーンを含む幹線道路ー一方通行道路]という平行する3本の幹線街路から構成されており、クリティバではこれを、トライナリーシステムと呼んでいる。

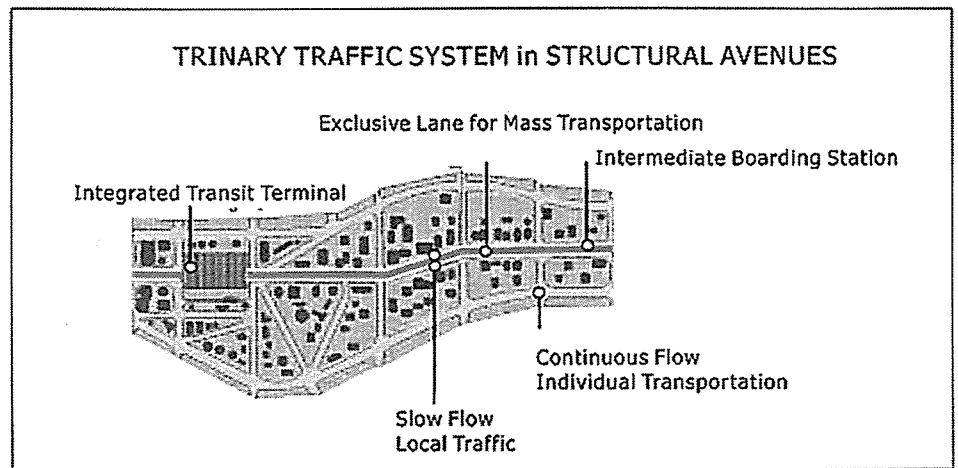
専用バスレーン沿いにあるチューブ状のバス停はいわばバスの駅であり、停留所に入る時点で料金を支払う。バスが停車すると停留所のドアが開き（日本の地下鉄のホームドアのようなもの）、バスから渡り板が停留所に降ろされ、短時間に大量の人員の乗り降りが可能になっている。バス専用レーンとこの停留所システムによって、バスでは通常難しいとされる定時性を確保し、ラッシュ時の大量輸送を可能にしている。料金はネットワークを通して均一料金であり、一旦料金を支払えば、何回乗り換えようと料金を支払う必要はない。このようなバス・システム構築の結果、クリティバでは他のブラジルの大都市と比較して、通勤に占める公共交通の割合が突出して高くなっている（75%以上と言われている）。

3. 土地利用計画

クリティバの土地利用計画の最大の特徴は、既に述べた都心から放射状に伸びる5本の幹線軸に高密度の開発を集積させ、それによって、幹線軸を中心に展開された公共交通ネットワーク利用の効率性をさらに高めようという戦略性、すなわち土地利用と交通の密接な連携にある。

具体的には、幹線軸の沿道1街区（すなわちトライナリーシステムの内側）は商業地域、容積率400%とされ、高密度の開発が可能となっている。沿道から2番目の街区については、通常6階建てまでの中密度が許容され、さらに幹線から離れた街区は基本的に低密度地域として計画されている。

幹線回廊の外側にある中密度地域には、他地区における歴史的建造物の保全や社会住宅の建設、あるいは緑地の保存による余剰容積をボーナスとして上乘せできる仕組みがあり、そのような場合には通常6階までのと



トライナリーシステム

ころ、8階までの建設が許されるそうである。考え方はアメリカで用いられている開発権移転制度と同様であるが、移転は当事者間の交渉のみでできるわけではなく、市の都市計画当局の許可が必要と聞いた。

4. 視察の印象記

かねてから都市計画の先進都市クリティーバは、一度は訪れたいと思っていたのだが、今回それをかなえることができた。有名なバス・システムや、都心からの放射状回廊に沿って開発を進める手法は、既に他方面で紹介されているとおり、ユニークだった。

クリティーバの筆者の印象を一言で言えば、アメリカ都市にヨーロッパの都市計画の考え方を適用すればこうなるだろうというものである。都市計画という観点からは先端都市であることはまちがいないが、その意味ではブラジルらしくない都市でもある。

確かに公共交通を重視し、公共交通軸上に開発を集中させることで都市発展をコントロールするという考え方は、昨今のコンパクトシティ論に通ずるものがある。しかしながら、それを直ちに日本の都市に適用できるかという、クリティーバでそれが可能であった条件をよく吟味する必要があるそうである。

1つは、クリティーバは既に市域だけでも人口170万を有する大都市であり、しかも人口がいまだに増加し続けているという点である。市域は依然として開発圧力が高い状態であり、規制・誘導型の施策が有効に機能する状況下にある。これに対して日本の場合には、地方都市はクリティーバに比べはるかに人口規模は小さく、しかも中心市街地の開発圧力は低い。

第2に、クリティーバは特に中心部とその周辺において、グリッド状の街路網が既に出来上がっており、専用バスレーンとそれを補うトライナリーシステムのような交通政策上の仕掛けを施しやすいということがあげられる。日本の都市においても、戦災復興区画整理などが広範囲に施行された都市においては、クリティーバのような施策も考えられなくもないだろうが、道路基盤が脆弱な都市にあっては極めて難しいと言わざるを得ない。

第3に、ブラジルでは移動の主たる手段を公共交通に頼らざるを得ない社会階層が多数存在することがあげられよう。モータリゼーションは発達はしてきているように見受けられるものの、ほとんどの市民にとって自家用車が交通の手段となっている日本の地方都市の状況



クリティーバの幹線道路沿いの高層建築群



急行バスとバス停留所

からは程遠い。

雇用や環境という点からも評価の高い都市で、流入人口を惹きつける要素を有した都市であるが、それだけに郊外化の問題なども顕在化しはじめているという。とてもそう度々訪れることができるような距離ではないが、10年後くらいにどうなっているかは興味のあるところではある。

特集3

ブラジリアとは何だったのか。

蓑原 敬

Kei MINOHARA
蓑原計画事務所

1967年12月31日、ブラジリアを訪れた。その日の日記にこう書いてある。「ブラジリアの第一印象。きわめて悪い。都市とはつまるところ人間の多様な活動の集積、その歴史ではあっても、抽象的な観念の構成物ではない。観念しかなく、空間がない都市。・・・今、半径14kmのこの都市に人口20万、その外側に20万住んでいるという。奇妙な都市形成のプロセスだ。明日はそのうちの最も近い都市に行ってみるつもりだ。衛星都市と称しているが。」(1月1日。タグアテインガ訪問)「都市は「閉じている」ということに重要なモメントがあることを感じた。ブラジリアは開きっぱなしに開いている。コルは「太陽と緑と空間」を言った。その全てを得て、都市が失われた。」この時も39年後の今もブラジリアは、車がないと住めない都市だ。(写真1)



写真1. 1967年のブラジリア

僕の長い都市計画家、住宅計画家としての歴史の中で、この原体験は貴重なものだった。僕が実現できた数少ないプロジェクト、六番池や幕張ベイタウンなどを貫く考えのベースには、近代主義的な団地、あるいは都市が人間の生息地として、都市として決して望まし

いものではないという信念があった。ブラジリアとさらにその後訪れたモスクーやレニングラードの多くのジールイ・ライオン(計画住宅地)の体験が、その信念をゆるぎないものにしたと言って良いだろう。ブラジリアこそは良くも悪くも、社会主義的な近代主義都市論の具現化だったからだ。それを再訪し、その実感確かめることが長い間の夢だった。今回、南条さんのお陰で、そんな貴重な機会を得ることができた。

二つの大きな問題がある。第一の問題。都市は建築の延長であるのか。コルビュジエは語っている。「街並みは幾多の違った建物で出来ていて、私たちはその醜さの美に馴らされてしまっている。・・・(ぎらぎらした欲望や人々の群れの)全てをもってしても、建築が齎す喜びのように私たちは高みに運んでくれない。(街並みには)空間秩序に由来する誇りも無ければ、広い空間が齎す進取の気性もありはしない。」(注1)(写真2, 3)美しくデザインされた建築としての都市、出来上がった優れた入れ物としての都市、そこには、多数の人々の手による都市の生成という概念が無い。

二つ目の問題。都市とは誰のための都市か。今、5800平方キロのブラジル連邦領には400万の人が住むという。そして、デザインされたプラノ・ピロートーの区域には45万ぐらいいしか住んでいないという。この問題は、ブラジリア建設当初からの問題であり、開発途上国の都市建設における本質的な問題だった。(注2)

第一の問題について。社会主義国家の近代的な都市のほとんど総べてにおいて、魅力ある都市空間を生み出すことに失敗したように、



写真2. 1967年元旦の風景



写真3. 現在の姿



写真4. 住宅街区（スーパー・ブロック）

ブラジリアもまた、都市を造れていない。中心のショッピングセンターの貧しさ、90に及ぶスーパーブロック住宅単位（写真4）の中にちりばめられた1単位44店舗の近隣商業地の変質。（どこでも起こっているように、本来の歩行者依存の近隣型の役割ではなく自動車利用による沿道型の商業地に変質してしまっている。本来なら無くなっていても不思議ではないのだが、幸運なことに裏が広幅員道路に面していたので、表裏をひっくり返して生き残っている。）（写真5）そして何より、どこの

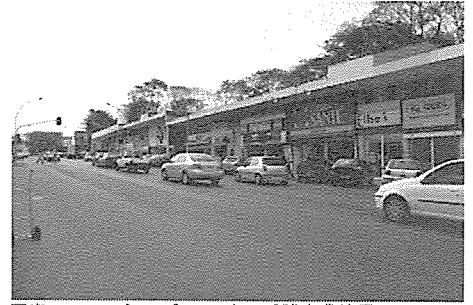


写真5. スーパー・ブロック内の近隣商業地区

都市にも見られる巨大で、しかし決して質が低くは無い郊外型のショッピングセンターの族生。（写真6と7）そして、本来、都市住民のプロトタイプ居住地であるべきスーパーブロック型の住宅地は中低所得層の住宅に転化し、湖を隔てた一戸建て住宅地（写真8）こそ、ブラジリアを担う上中階層の住宅地になってしまっていること。果たしてそれが、近代主義都市計画の理念の実現といえるのか。

第二の問題については、僅かに、再び地下鉄終点のタグアチンガとサマンバイアを垣間見たに過ぎなかったが、タグアチンガの駅前を歩いてみても、計画的でない都市更新が40年を経てもはや第3次の更新期に入っていると感じた。日本を含め、開発途上国どこにも見られるような数次の更新過程の時間断面が乱雑に表出していた。他の350万人のハビタットの状況も押して知るべしだろう。（写真9）

幾つかの教訓も得られた。何より嬉しかったのは、案内をしてくれたモラエス氏の最初の説明だった。彼は明らかに建築の延長としての都市計画と、様々な社会的な力の誘導に介入していく都市計画を分けて考えることができ、後者の意味でもブラジリアは他の都市に比べて格段に優れているということを示してくれたことだ。クリティバという例外的なケースも学ばせてもらったが、マナウス、サルバドール、サンパウロ、そしてリオなどに比べて、想像を絶する速度での都市化を曲がりなりにもコントロールしていることに感動した。実際、飛行機からは多くのファベラの郊外市街地を目にしたが、少なくとも街路のパターンは計画的だった。

今回の訪問で始めて気がついたのは、ブラジリアという都市の設計と計画の問題に気を取られるあまり、ブラジルの国土計画におけるブラジリアの決定的な役割を見落としていたことだった。ブラジリアの建設は、大西洋沿岸にしか展開していなかったブラジルの人口、経済活動、政治的な地図を変え、国民の意識を変え、アマゾンを含む全国土への目配せを可能にする上で決定的な役割を演じたと思えることだ。日本の場合に比べるとそれが一層はっきりするだろう。日本は、三大都市圏への人口と経済文化の集中を避けるため、新



写真6. 郊外型の大型SC

産業都市、工業整備特別区域などによって、全国に22の拠点地域を作ろうとした。確かに工業生産の全国展開には成功したように見えるが、人口と経済、文化の分散には決定的に失敗し、いまや東京とそれ以外は砂漠と言った、かつての集権時代のフランス以上に偏った国土になってしまっている。ブラジルの国土政策には未来があるが、日本の今の政策には未来が無い。

ブラジリア本体が、広域圏としてどのような展開を示しつつあるのか、良くは分からない。しかし、IT産業を含め高度な工業が発展し、ブラジリア都心への依存度が低くなりつつあるというのは確からしい。毎朝600台を越えるバスが、プラノ・ピロート区域外から都心に人を運び、夕方になるとまた一斉に外に運び出すという。そのための巨大なバス駐車場があった。しかし、展望塔の上で、モラエス氏は放射道路を指差し、道路上の交通量が双方向性をもつようになってきたと嬉しそうに話していた。

もう一つ、コスタの夢であるスーパーブロック

型の住宅の原型をリオで見せてもらった。しかし、この原型も公園の縁辺にあって初めて生きていた。そのことを数年前に95歳のコスタと対談した槇さんが指摘し、コスタはわが意を得たりと喜んだ。実際近代的な開放型の住宅地では緑のデザインが鍵になる。ところが、ブラジリアはもともと、鉄分が多い赤茶けた土で、土質が悪く良い木が育たない場所だった。これがどうなったかも大きな関心事だったが、日本人が来て土質の改良を行い非常に良い木が育つようになったという。確かに、39年前の風景とは全く違う緑の濃さだった。

ブラジリアを産み出したといっても過言ではないクビチェック大統領が急死し、社会主義的な政策に反対する軍部によるクーデターがあり、ブラジル経済は崩壊の危機に瀕するインフレに見舞われ、40年に及ぶ非常に不安定な社会状況が続いた。その中で、ブラジリアが、ともかくルチオコスタとニーマイヤーの思想を引き継いで建設されてしまい、いまや世界遺

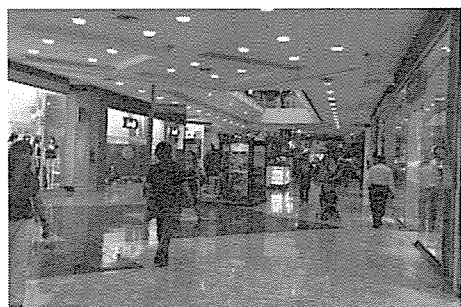


写真7. 郊外型の大型SC

産として凍結保全される段階にまで来ていることは、奇跡的なことだ。社会の建築文化への敬意の払い方が日本とは全く違う。今も99歳のニーマイヤーが現役で建築の設計に当たっていると聞いて驚いた。改めてブラジルの懐の深さを知り、不思議な国であるという印象を持った。このような発見に導いてくれたのは、実際にプロのガイドと間違えられたブラジル土着のような南條さんのお陰だった。南條さんもまたブラジルのような不思議人間だ。



写真8. 一戸建ての住宅地

(注1)Thomas Deckker 典 he Modern City re-visited 廃 .77 SPON 2000)より引用 (養原訳)
“The street consists of a thousand different buildings, but we have got used to the beauty of ugliness for that has meant making the best of our misfortune. Those thousand houses are dingy and utterly discordant with one another. . . . Those who have eyes in their heads can find plenty for amuse them in this area of lusts and faces. It is better than the theater, better than what we read novels. Noth-



写真9. プラノ・ピロート外の町、タグアティンガの現在

ing of all this exalts us with joy that architecture provokes. There is neither the pride which results from order, nor the spirit of initiative which is endangered by wide space.

(注2) David Epstein・Brasilia Plan and Reality・U of California Press, 1973

特集4

ブラジリアの建築

曾根 幸一

Kouichi SONE

(株)曾根幸一・環境設計研究所

60年にできたブラジリアと70年代に始まったクリチーバを觀たいという都市デザインの専門家グループに混じって南條洋雄さんの企画するブラジルの旅に参加した。私の報告は道中でテーマが決められてしまったから、ルシオ・コスタやオスカー・ニーマイヤーについて書かねばなるまいが、風光明媚の代名詞のようなリオで、いきなりコルビュジェのコンサルによる「教育保健省」を觀たのには感動した。この建物はコルの作品集38-46（今ではもうぼろぼろになって書棚の片隅にある）に出てくる名作で、とりわけブリズ・ソレイユ、ピロティ、屋上庭園、構造の自立なども伴って都市建築のオープン形態の原型となっていたものであること。コルの指導のもとに設計にあたったブラジルの建築家達との30数年にわたる交流が始まるきっかけをつくり、これがブラジリアにつながっていることなどもある。プロポーションがいいと言う古典的な賛美もあるが、ピラーが花崗岩貼りなのに細いのは、横力をまるで考えなくていいこの国だから出来たのだと妙な合点から旅が始まった。

ところでこの都市建築の型、つまり私が最も関心を持つテーマについてコルビュジェはこの時期しきりとオープンな形態の主張を繰り返している。同じ作品集に

は開放型のタイプA、沿道街区型のB、そして戸建ての家族型Cを横に並べて密度を解説しているページもあり、先の教育保健省のビルの裏側には沿道型の建築は古いとばかりに対比させた第二案のスケッチが掲載されている。ご承知のようにコルは近代建築運動の旗手であり50年代末のチームXの出現に至るまでの間、これほど大きな影響を都市や建築にあたえた巨匠は他にはないだろう。新都市に対するその成果は相前後してインドのパンジャブ州都シャムディガールとこのブラジリアに



実現した。ニーマイヤーの設計するホテルはもう古いという南條さんの説明は腑に落ちなかったが、朝起きると「なんだ、ここは団地か」そう思った。三権広場を観るうち私の脳裏には丹下研究室の「広島計画」が、午後になるとこれに「筑波の学園都市」が重なった。緑と青い空を背景にする建築は「公園の中のオブジェ」である。さらにきっちりと平行に並ぶ省庁の建築群。案内頂いた建築家のモラエスさんに聞いてみた「60年代までに出来た建築は全て妻側が壁になっているけど何故ですか?」「西欧では妻側に開口をとることは考えられなかったのではあるまいか?」との説明である。つまり西欧の市街地建築はびっしりと隙間のない建て方が普通だから(わが国の隙間をもつバラ建ち建築とちがって)ここから切り取られるようにして出来た建築は妻壁の利用など

考えもしなかったのだろう。四方に開口部を持つ建築が現れるのは明らかに70年代以降らしい。

機械のような機能都市。そう思わせるのは土地利用で、ホテルはホテル街区に業務は業務街区に、そして極め付きはルシオ・コスタの縦横に住棟がコンポジションされた住区の繰り返しである。ここで面白かったのは商店の配置である。11棟の大住区の街区の縁にはショップが並んでいるのだが、ルシオ・コスタの当初案はこれが街区の内側を向いていたのだが、建設冒頭の1.2年で道路側に向くよう変更になったという。やはりお店は沿道性だよとテナント側に押し切られたのだろう。やけに納得のいくゆきだ。

ブラジリアは気候がいいしマクロに観れば人工湖沿いの地形も実にいい。資料によるとB,S,C,アロージョというランドスケープデザイナーが59年に事故でなくなっている。こんな人が土地の選定に関係していたのかどうか、いまいし調べてみたい気もする。

私が大学院から助手をしていた期間は60年代になるが、当時研究室の周辺は多摩や筑



波やスコピエなど新都市づくりがあちこちで話題になり、実際に計画に参加する機会も多かった。J・ジェコプスを皮切りに多くの反近代都市論がでたが、考えてみればその頃まで私たちのハードとしての都市モデルはこれしかなかったのではあるまいか。「団地」と呼ばれる空間が至る所に出現した時期でもある。チームXのC・ウッズのトゥルーズ計画やP・スミッソンのベルリン計画が現れ、インフラやデッキがあちこちにずれながら走り回るのを観て、やっと別のモデルが現れたという衝撃があったのを今でもはっきりと記憶している。

しかしこの「創る都市」はもうとっくにアジア諸国にシフトしている。クリティーバのように「繕う都市」につき合うのが今のわが国では主流だろうが、食えない委託ですっかり参っている私には、たまには大きな絵でも描いてみたいという衝動もある。年末には韓国で首都移転の公開コンペがある。「やってみないか」という誘いもあるが、土建による地域おこしはもう時代遅れだという蓑原敬さんの言葉もあってまだ逡巡している。

ブラジリアの色

吉田 慎悟

Shingo YOSHIDA

色彩計画家

15日間のブラジル都市環境デザイン視察旅行で、多くの魅力的な色に出会った。日本では高彩度色の建築外装への使用を制限する色彩基準が多く地域で策定されているが、鮮やかな色彩がいつも悪いというわけではない。ブラジルの色彩環境に触れると、色彩自体には良し悪しはなく、関係性が整った時に美しく見えるということが改めて実感された。そして更に、都市の色彩は地域の固有の文化的表現であることも理解される。ここで、ブラジルで出会った印象的な色彩のいくつかを紹介したい。

□白い街・白い砂…リオデジャネイロ

ブラジルのどの都市に行っても共通して見られる歩道の白と黒と茶色の自然石で描いたパターンが印象的だった。パターンは地域の特色をつくりながら、地となり、地域の特徴ある景観を支えていた。この舗石はリオデジャネイロの白い砂浜とも適度に対比して都市的な浜辺の雰囲気をつくっていた。そして海岸近くまで迫った山の上から見たリオの街は白い。青い海と白い都市の明確な対比は、湿度の多い日本では見られない景色だった。

□色彩豊かな歴史地区…クリティーバ

クリティーバのバスのシステムはとてもうまく機能しているように見えた。鮮やかな色彩で塗装されたバスは水不足のために洗車出来ず汚れていたのは残念だったが、明快な色使いでその機能がよく識別できる。現代的なチューブ状のバスストップも周囲の景観に馴染んでいて美しかった。クリティーバの歴史地区の建築物は、このようなモダンな交通システムとは趣を変えてとてもカラフルに彩色されていた。この配色は細やかにコントロールされて



リオデジャネイロの白と黒の歩道

いると聞いたが、相当自由度があるように見えて面白かった。

□緑と赤の大地…マナウス

飛行機から見下ろしたマナウスは深い緑に覆われていた。どこまでも広がるジャングルに改めてブラジルの広さを実感した。忙しく動き回った今回の都市デザイン視察は結構きつかったが、マナウスではゆったりとした船旅を楽しんだ。私は世界の土の色に興味があって、今回も行く先々で土を拾ったが、ブラジルはどこも鉄分が多いせいか赤い。マナウスでは砂浜もこの土が混ざるため赤みを帯びていた。この赤い土と樹木の濃いジャングルの緑の対比は強烈であった。



路線別に色分けされたバス



ブラジリアの新しい建築

□無彩色の建築群…ブラジリア

朝起きてホテルの窓から見たブラジリアの街は同じような四角い建築が並んでいて、日本の公団住宅に泊まったような気分で、ブラジルに来ていることを忘れてしまった。しかし、視察が始まりテレビ塔に登り、そして建築雑誌で何回も見た三権広場を訪れると、そこはブラジルであり、造形的なニーマイアー建築の魅力が十分に感じられた。ブラジリアは多くの植栽がなされ緑で埋まってきたが、むき出しになった土は信じられないくらいに赤い。ブラジリアは、この大地の赤と無機的な無彩色の近代建築の対比がとても印象的であった。

□パステルトーンのまち並み…サルバドール
空港についてサルバドールの街に向かう途中、丘の上に真っ白な砂を見た。南條さんは以前雪が積もっていると錯覚したらしいが、それほど白い。砂を拾い集めながら見に行ったサルバドール旧市街地の色彩は特に印象深かった。歴史的な建築物が柔らかなパステルトーンの色調で彩られていた。それらの色彩は自由で多彩だがトーンが揃っている。さらに窓周りは共通して白が使われており、まち並みの連続性と統一感をつくり出していた。それぞれの建築の色彩を見ると、配色の基本をしっかりと身に付けているようでなかなか美しい。自由で多様性がある、しかし群としてのまとまりも感じさせるということは、まちの風景に欠かすことが出来ない要素であるように思う。

□自由奔放な色使い…サンパウロ

サンパウロの街を上から見ると明るく白い色彩が基調となっているように見える。しかしもう少し細やかに見ていくと、そこには様々な色彩が混入していた。日本では規制の対象になるような鮮やかな色彩も多く見られる。一般にブラジルの都市では日本よりも彩度の高い色味を感じさせる建築色が多く見られた。色を殺して、材質感や陰影を重視する日本の傾向に対して、色彩の対比を生かす文化がここにはある。しかしサンパウロではその色使いが都市的なスケールではコントロールされておらず、多少乱雑に見えた。この混沌とした無秩序さは現代都市の宿命かもしれない。



パステルトーンのまち並み

ブラジル路上観察

中村 豊四郎

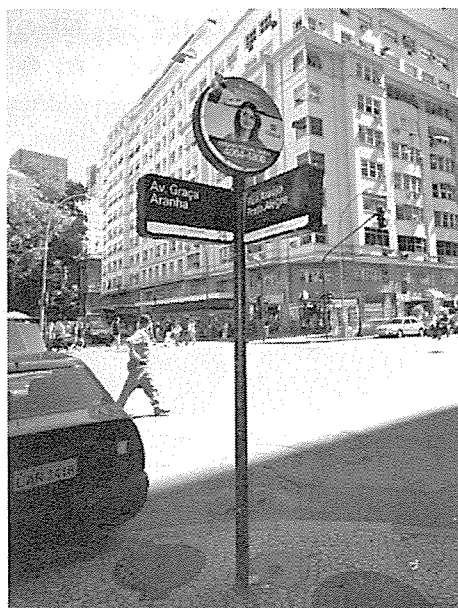
Toyoshiro NAKAMURA
アール・イー・アイ㈱

ブラジルで訪問した諸都市の、身近なもののデザインから見えてくる都市の一面に気づいたことを書いた。見落とし、思い込みはご指摘いただきたい。

1 通り名のサイン

ブラジルの街角には日本にない種類のサインがある。それは通り名を表示するポールだ。外国で、建物外壁に表示された通り名や地番を頼りに、目的地を探した経験のある方も多いだろう。無論わが国にも一部の道路には愛称が与えられ標識が設けられているが、所番地を頼りに探すには役に立たない。わが国の地番・住居表示は面的に振られ、通り名とは関係ないからである。

訪れたほとんどの都市では、通り名のサインが交差点歩道の巻き込み部にポール型で立てられ、通り名と番地が示された表示板が付けられている。さらに、ポールの頂部に広告が取り付けられていることが多い。つまり広告収入によってサインが維持される仕組みである。[写真1]



[写真1] リオデジャネイロ市街の通り名サイン。

リオデジャネイロの市街では、ほとんどすべて広告が付き、内部に照明が入っている。

クリティエーバの通り名サインは簡素ではあるが、よくデザインされた構造だ [写真2]。照明はなく、たまにつけられている広告には付近の店舗が多い。例えばシテイバンクの店舗のそばの交差点に、店の方向をさした広告表示板がある。これはシテイバンクのATMを探していた私には便利だった。近隣の広告が多いのは、広告主取得はそれだけきめ細かい営業活動をしている（せざるを得ない）ということであろう。クリティエーバでは公共サインやゴミ箱、バス停、路上広告など一括してIPPUC(クリティエーバ都市計画研究所)が



[写真2] クリティエーバ市街の通り名サイン。後方はシリンダー型のバス停と連節バス

管理している。

このポール型通り名サインには、各都市の個性が見られる。マナウスでは支柱に間伐材の様な細い丸太が使われ、表示板も平板を吊るしただけの簡素な作りで、広告も少ない。サンパウロの表示板はアルミ鋳物のブラケットで取り付けられている。支柱の構造も堅固で、これを立てた時期の財政がしっかりしていた事を思わせる。

例外がブラジリア、プラーノ・ピロット地区の地番は日本と同じように面状に振られているため、通り名や番地を示したサインは見当たらない。幹線道や街区には番号やアルファベットが振られ、街区案内のサインにはこれらの記号のみ書かれている。急激な都市建設においては、住区の通り名をいちいちつけるよりも、記号化の方が合理的とされたのだろう。[写真3]



[写真3] ブラジリア、プラーノ・ピロット地区の住区ブロック誘導サイン。

2 路面

ブラジルの舗石は美しい。白、黒、赤茶色の大理石でいろんなパターンが構成されている。絵柄の解説は他の報告にお願いすると、興味深いのは誘導ブロックだ。クリティエーバ市顧問の中村ひとし氏によれば、同市では誘導ブロックを増やしているとのこと。



[写真4] クリティエーバ、美しい舗石パターンと誘導ブロック



【写真5】敷詰工事

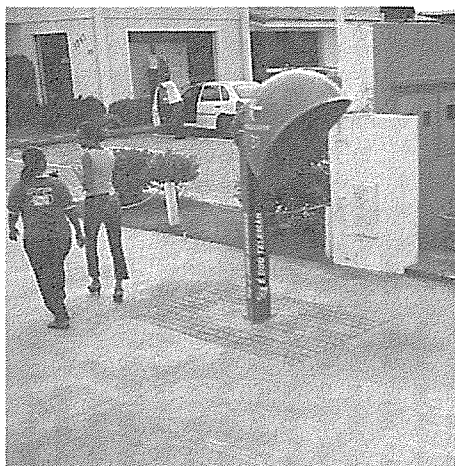
【写真4】に見られるタイプは溝型のもので、路面デザインの一部になっている。日本と同じ凸型も見られ、黄色だけでなく青色もある。

3 公衆電話

街頭の公衆電話はオレリオン（大きな耳）と呼ばれる大きなフードがついている。人の上半身がすっぽり覆われ、激しいスコールから守るためのもので、ボックス型にすると熱がこもるからだ。オレリオンの形にも地方色があって、サンパウロやリオはタマゴ型、マナウスでは果物型やパラソル型も見られた。

ブラジルでは歩道上に実におおらかに街路樹や街灯、ゴミ箱など色んなものが設けられている。わが国であれば、たちまちぶつかる人が出て、撤去命令が出るだろう。

サルバドールの一部の地区で見かけたものだが、オレリオンを立てられた路面のデザインがユニークだ。路面の約1メートル四方がリブ状のテクスチャーになっている【写真6】。よそ見して歩いている人に歩道上の障害物を知らせるためかと思ったが、それならば、ほかにも障害物はいっぱいあるのに、そのような処置はされていない。おそらく雨の中で電話するのに、足が水浸しにならないための工夫だろうか。



【写真6】オレリオンと路面パターン。サルバドール市街

4 地下鉄

リオデジャネイロで乗車した区間の駅のホームは、3面2線という途中駅では珍しいスタイルだった。中央の島のホームは乗車、両外側は降車専用と動線を分け、まことに合理的

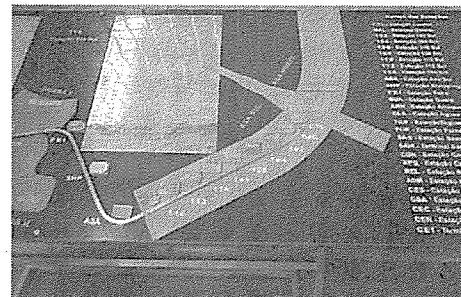
である【写真7】。乗降を同じホームでおこなう際も、車両の扉はホームから見て右側が乗車用、左側が降車用すなわち進入禁止となっていて、そのサインが車内外につけられている。ラッシュ時の状況を見なかった。きちんと守られているならば不思議な国民性を感じる。



【写真7】リオデジャネイロの地下鉄駅。中央が乗車ホームで、両外側が降車ホーム

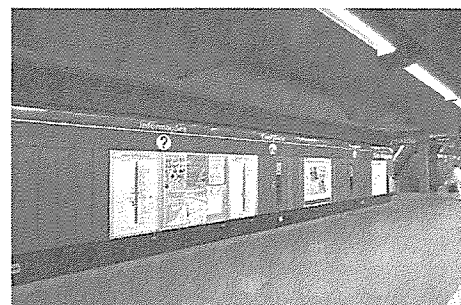
余談だが、筆者が東京の地下鉄でホームドアをデザインした際、両開き扉の左右色を変えて整列乗車を促す提案をしたが、受け入れられなかったことがある。

ブラジリアの地下鉄はプラーノ・ピロット地区と衛星都市を結ぶ路線として建設され、運賃無料の試験期間をへて2001年に営業開始した。都心から南下し途中で路線が分かれる。2路線はグリーンとオレンジで示され、共通区間では2色が使われている。列車前頭部のグリーンもしくはオレンジの表示で行き先が分かる。もともと、都心方向に向かう色を確認することを忘れたのは惜しいことをした。

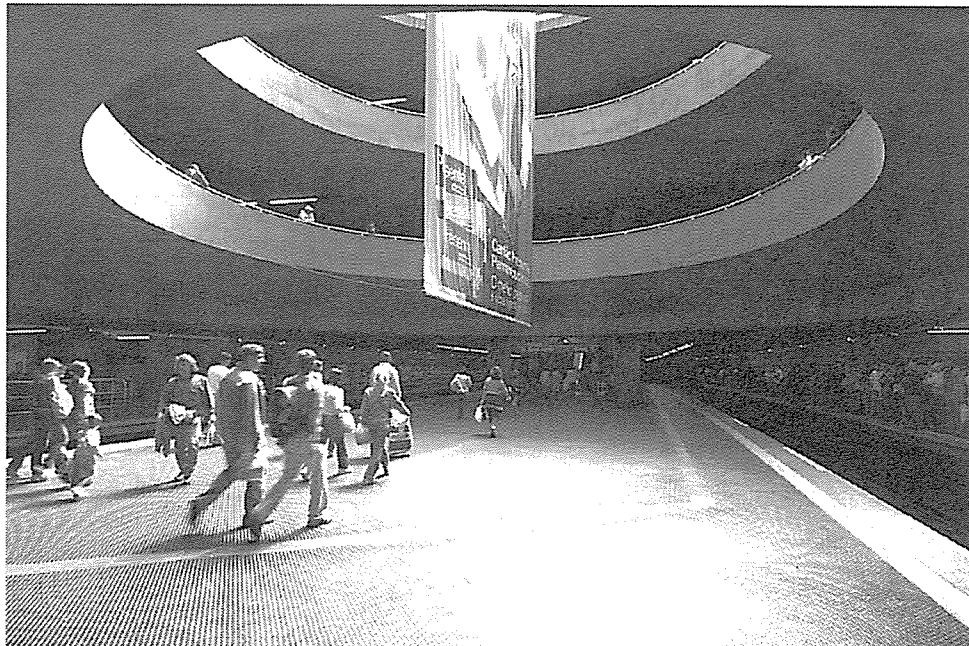


【写真8】ブラジリアの地下鉄駅におかれた路線案内の触知図

サンパウロは地下鉄4路線と近郊鉄道が乗り入れ、2路線が建設中だ。1号線と3号線が交差するSe駅は中央に3層を貫く円形の吹き抜けから外光が注ぎ、クロスポイントであることを示す。Se駅であることが瞭然な、すばらしいデザインである。【写真9】



【写真10】サンパウロ地下鉄駅のサイン。ブルーのラインは路線カラー。下段手前は路線図や注意書き。赤色の枠は消火栓と消火器



【写真9】サンパウロの地下鉄Se駅のホーム吹き抜け

駅は路線カラーのサインが大々的につけられている【写真10】。色の塗り分けは論理的には首を傾げるところもあったが、駅空間に美しい彩りを添えている。どこかの国のような小面倒な理屈をつけなくてよいところが羨ましい。



【写真11】サンパウロ近郊線Luz駅の禁煙サイン。その大きさに注目

ブラジルでの空港、駅、ホテル、いたる所で目につくのは分別ゴミ箱と、消火器・消火栓である。消火器は水性と炭酸ガスが必ずセットになって設けられ、サインも分けられている。消火栓など消火設備の扉や枠は赤色で塗られ、大きく書かれた禁煙マークは、否応なく目に飛び込んでくる【写真11】。それに対して、避難誘導灯をほとんど見ることがない。

駅や車内で、他の国では経験したことのある危険を感じることはなかった。常に同行者にガードしてもらっていたお陰だが、それだけではない気がする。それは掃き清められた床からくるものだろうか。この国には厳然とした社会ルールがあることを感じた。

事務局より

1. 新会員の紹介

2006年10月～12月の入会者は下記の通りです。(入会順、敬称略)

12月31日現在の会員数は、448名です。

正会員氏名	勤 務 先 (ﾌﾞﾛｯｸ)
日高圭一郎	九州産業大学 (九州)

2. 退会者 (2006年10～12月)

岡大輔、斉藤浩二、田中滋夫、児野登、水野雅男、林正樹 (敬称略)

3. 住所変更等 (敬称略)

氏 名	変 更 内 容 (新)
北原 良彦	(株)計画情報研究所 〒920-0025 金沢市駅西本町2-10-6 Tel&FAXは変更なし
野口 和裕	京都精華大学デザイン学部 〒606-8588 京都市左京区岩倉木野 町137 Tel&FAX. 075-702-5239
安島 博幸	立教大学観光学部 〒352-8558 新座市北野1-2-26

広報委員会

白濱 力	石崎 均
澤木 俊岡	伊藤 光造
土田 旭	加茂みどり
近田 玲子	河本 一行
菅 孝能	松山 茂
中嶋 猛夫	横山あおい
櫻井 淳	吉田 慎悟
松村みち子	横山 裕
島 博司	作山 康