

# オリンピック'92に向かうバルセロナ

— その都市計画理念と開発計画 —

張 志 偉

はじめに

研究の経緯および目的

バルセロナの概要

1. 発展経緯の曲折
2. 都市地域発展のパターン
  2. 1 中心部
  2. 2 拡大部
  2. 3 グラシア地区
  2. 4 個別な景観点
3. バルセロナの都市計画の課題：成長の推定基礎の見直し
  3. 1 古い中心部の課題
  3. 2 拡大部の課題
  3. 3 グラシア・郊外伝統地区の課題
4. バルセロナの都市計画理念
  4. 1 画期的な再開発よりも「都市の改善事業」
  4. 2 南ヨーロッパ都市・地中海都市の個性を活かす
  4. 3 官庁主導開発だけでなく民活化を図る
  4. 4 都市計画理論の新しい仮説づくり
5. 都市開発プロジェクト
  5. 1 オリンピック'92に関連するプロジェクト
  5. 2 その他の都市開発プロジェクトおよび交通整備
6. まとめにかえて
  6. 1 時代の需要に応じた新しい時間および空間の軸
  6. 2 ランドマーク・イベントへの住民参加
  6. 3 国の枠を越え都市間の関係を重視した多様な発信網

## はじめに

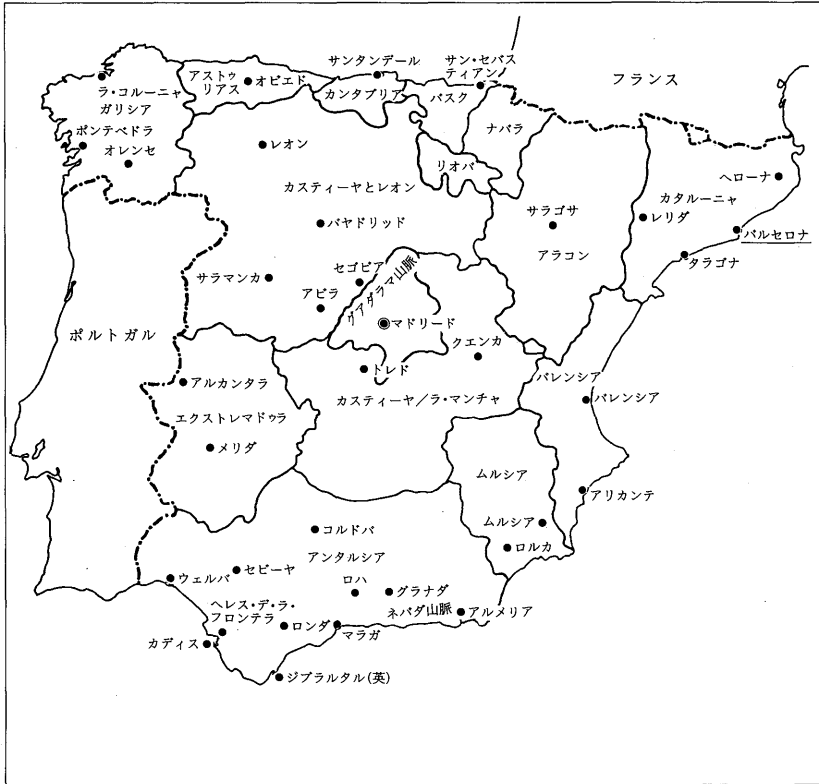
### § 研究の経緯および目的

世界級スポーツ大会や万国博覧会はランドマーク（画期的な）・イベントであり、これらのイベントを主催する際には、しばしば特別な都市インフラストラクチャー（例えば、スタジアム、コンベンション・センター、展示ホール、道路、鉄道等）を必要とする。このようなインフラストラクチャーを開発するためのコスト、イベントのインパクト、そして、イベント後の会場跡地の再開発などについて都市計画・都市開発面からの研究がはじめられている。ここでは1992年のオリンピック大会の主催都市・バルセロナを事例として、一時的なランドマーク・イベントの需要と、長期的な都市計画の理念、都市空間構造・都市経済開発との関連性について考察する。

筆者がバルセロナを対象都市としたわけは2点ある。その理由は（1）都市の個性・魅力を見いだすためである。都市の個性をみる場合には、一国家内の政治・経済活動が集中している第1都市よりも、第2、第3の都市の研究が必要となる。バルセロナ市民は「スペイン人である前にカタルーニャ人である」といったように、首都のマドリードに対して対抗する伝統があるからその個性が面白い。（2）また、Hamada & Cheung (1986) は31世界都市圏調査によって、都市化段階の進みや人口の減少は、往々にして第1都市圏よりも、第2都市圏の方が早くて激しく、再活性化の刺激を必要とすることを論じている。このことから都市の魅力と経済的活性化政策の行方についてバルセロナをみることに意義がある。

本論文の目的はつぎの2点に焦点を絞りたい。

（1）1992年のオリンピック大会の開催地となったバルセロナは、今オリンピック・ムードが高まっている。大会の運動施設やオリンピック村などの建設は、都市構造の中でどのように配置され、バルセロナ市にとってどんな意味をもつか。



第1図. スペインにおけるバルセロナの位置

出典：スペイン政府観光局（1989）『スペイン手引き』，pp. 22～23

（2）バルセロナの都市計画という事例は、都市改造で生まれ変わろうとするこの町が町づくりにとってどんな示唆を与えているか。

### § バルセロナの概要

バルセロナ市の南北には、ティビダボ山とモンジュイク丘という2つの山が、その東西にはロブレガート川とベソス川が、市域を囲んでいる。市人口は約170万人（1988年）、スペイン第二の都市であり、地中海の貿易拠点である。カタルーニャ地方は独自の歴史、文化、習慣、言語をもち、スペイン一

の商工業地帯であり、造船、紡績、ファッション、自動車、製紙、出版、印刷、工業機械などの産業が盛んであり、年間30以上の国際展示会を開催している。バルセロナ市はカタルーニャ地方の中心都市である（第1表）。

バルセロナ都市圏は1974年に制定され、27市町村からなり、人口約310万

第1表. バルセロナ市の主要な資料（1987年）

●バルセロナ市はカタルーニャ州の首都であり、スペイン人口の15%を占める。						
●面積：		1900	1960	1980	1986	
市	km <sup>2</sup>	0.07	97.62	97.62	99.09	
都市圏	km <sup>2</sup>	—	—	477.33	476.84	
●人口：	市	1,000人	533	1,558	1,768	1,702
	都市圏	1,000人	—	—	3,097	3,032
●市雇用人口：			1960		1986	
	1,000人		639		629	
	うち第1次産業%		0.7		0.2	
	第2次産業%		41.3		29.0	
	第3次産業%		58.0		70.8	
●海岸線は延長40km						
●未来性：地理的位置および商業のダイナミズムにより将来、西地中海の中心都市となる。						
<都市間交通>						
●空港：都心から10km						
	年間運輸	70,000便次, 550万乗客				
●港：埠頭は総延長20km, 設備地は530ha						
	年間運輸	7,000隻, 85,000乗客, 2千万トン荷物				
<都市交通>						
●地下鉄：4線；市内55.2km, 都市圏67.4km						
●都市圏鉄道：3線；市内10.9km						
●自動車所有：318家用車/千人						
<宿泊・居住>						
●ホテル：261ホテル；23,000ベッド						
●市内住宅：住宅683,000戸；10.4%空き家；1世帯当たり2.5人						
●都市圏住宅：住宅1,140,000戸；1.2%空き家；1世帯当たり3.6人						
<レジャー・文化施設>						
●2大都市公園：シウタデラおよびモンジュイク, 面積約5ha						
●400図書館（80%市内）, 30博物館						
●3つの大学						

資料：(1)バルセロナ市役所（1987b）*Àrees de Nova Centralitat*, p. 68—69.

(2)バルセロナ市役所（1990）Filled-out Questionnaire for the Survey on “Metropolitan Metamorphoses,” conducted by the Kansai Institute of Information Systems.

人あった。当時、都市圏行政が制定された目的は、当地域の都市開発を合理的に調整し、コミュニティ・サービスをより便利に提供するものであった。しかし、都市圏制度は1987年の地方行政の改革によって廃止され、バルセロナ市は市制に戻るとともに、州の首都になった。

バルセロナ市は、しばしば成功した都市開発の代表だと評価されている。つまり、公園、緑地、広い港、温暖な気候、太陽と光という地中海都市の特色をもち、静かで温かい海に囲まれている砂浜、芸術性および自然環境に恵まれた都市である。さらに、海陸の交通は、ヨーロッパ各都市を結んでいる。マドリードへの定期航空便は毎日、朝7時から4時間ごとに飛んでいる。

## 1. 発展経緯の曲折

バルセロナの集落史を遡ってみると、紀元前の昔から、波静かな地中海を渡って、ギリシア人やフェニキア人たちがカタルーニャに植民地を開きに来てきた。ローマ人が最初にイベリア半島に侵入したのも、このカタルーニャ地方である。地中海からみるかぎり、カタルーニャ地方はスペインの東の玄関口である。

778年、フランク王国のシャルルマーニュ大帝は、回教徒を追撃してイベリア半島に進軍し、フランク王国を防衛するため、ピレネーの山地にイスパニア辺境領をおいた。このいくつかの伯爵領を巧みに統合し、やがてフランク王国から独立を達成したのが、バルセロナ伯ギフレ（878～897年）であった。

1137年、バルセロナ伯領は、アラゴン王国と連合王国をつくり、国土再征服戦争として南下していったが、やがて勢力拡大を地中海の東征に向けた。シチリア島、サルデーニャ島、ナポリ、さらにギリシアの一部をも領土に加え、こうして、14世紀には地中海の海上覇権を獲得し、一大帝国を築き挙げた。

1469年、カスティーリャ王国のイサベル女王とアラゴン王国のフェルナン

ド王が結婚すると、スペインの王冠は統一されたが、このときからカタルーニャ地方はつねにスペイン帝国に犠牲を強いられてきた。スペインの黄金世紀といわれる16, 17世紀, カタルーニャ人は新大陸のアメリカとの貿易に従事することはもちろん, アメリカに渡ることさえ禁じられた。それまでスペインでいちばん栄えていたバルセロナ港は, その地位をセビーリャに譲っている。

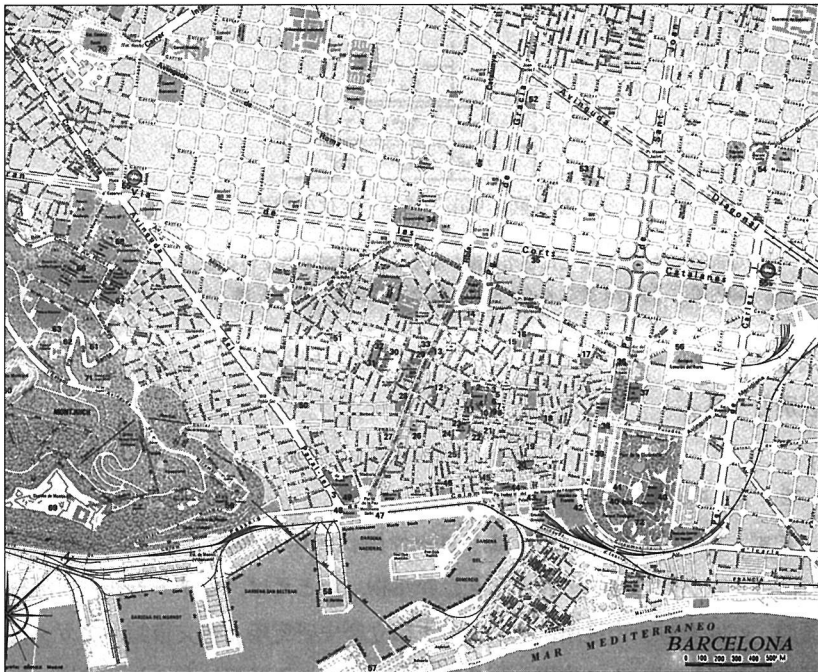
17, 18世紀, カタルーニャ地方は, スペインでは文化的にも経済的にも後進地域であった。ところが, 19世紀, 産業革命の波が押し寄せてくると, 優良な労働力と豊富な水力, それによりややく許可されたアメリカの出稼ぎや貿易で手にいれた資金をもとに, 繊維工業を中心に軽工業が発達し, スペインの主要な産業地帯となった。19世紀末, ガウディをはじめとするモダニズムの建築ラッシュにわいたのも, また, 2度にわたって万国博覧会を開催したのも, こういった財力があったからである。

1931年, 共和国が成立すると, カタルーニャ地方は念願の自治権を獲得した。しかし, 1936年に勃発したスペイン内乱では, バルセロナが最後まで共和国側の勢力範囲であったこと, さらに, バルセロナの労働運動が激しかったこと, そしてなによりも, フランコの政策が徹底した中央集権政治であったことから, 自治権を奪われたばかりか, カタルーニャ語の使用まで禁止されてしまった。

1975年, フランコが死亡するとともに, その後継者に指名されていたフロン・カルロス国王は, スペインの政治体制を立憲君主国とし, 数々の民主化政策を行った。そのひとつが, 1977年の総選挙であり, もうひとつが1980年, まず, バスク地方とカタルーニャ地方に地方自治権を与えたことであった。もちろん, カタルーニャ語の公用も認められ, 地方意識がますます高くなってきている。

## 2. 都市地域発展のパターン

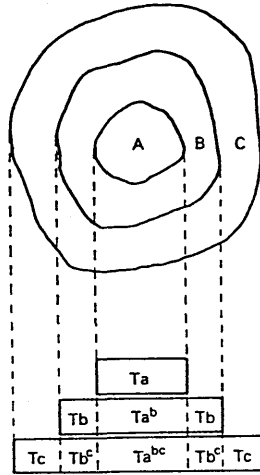
1974年に成立したバルセロナ都市圏は、3つの地域に分けることができる。古い中心部、拡大部（Ensanche）、そして、過去には古い都心を囲んだ周辺の町々で、現在は住宅区になったところである（第2図）。



第2図. バルセロナの市街地

出典：Subdirección General de Medios de Promoción (1986), City Map.

陣内秀信（1988）は、イタリア都市の成長・変化について図3のように一般化図式を提示している。バルセロナの都市構造の発展段階を分析する際に、この図式を応用してみたところでは、北部のグラシア地区は19世紀の古い町のフィジカルな構造が残っているので、微妙な違いが感じられる（第3



第3図 都市の成長・変化の図式

(位相が3つの場合)

下の部分には、時代ごとに都市組織が層を成して形成されていく様子を示している。

出典：陣内秀信『都市を読む・イタリア』法政大学出版 1988 p. 18

図)。市のフィジカルな構造を詳しくみると、上図のような発展パターンを区別しうる。

### 2.1 中心部 (Ciutat Vella)

まず、古い中心部 (Ta<sup>bc</sup>) は、ローマ時代・中世の集落をもとに構成され、ゴシック建築様式の様々な記念建築物、たとえば、カテドラル、自治統領館、バルセロナ市役所、バルセロナ市立歴史研究所・古文書館、アガタ礼拝堂、サン・ジャウメ広場、王の広場などが、この城壁に囲まれた地域に集中している。

ゴシック地区は市の最も古い中心であり、ローマ時代都市の輪郭に沿って建築された。サント・ペレヤリベラの建物および周囲は当都市の10~15世紀の急速成長期に造られた。当時の東への拡大にともなってサンタ・カタリーナなどの地区は開発された。ラヴァル地区は18, 19世紀の建築として、石畳の道路、修道院、教会を残している。港の東にあるバルセロナネッタ地区は、



18世紀から城壁外への拡大した地域であった。

1987年の都市計画報告によると、中心部の面積は386haであり、都市全体面積の4%を占めるのに対し、住民は約12万人、市人口の7%を有している。また、人口密度は1ha当り300人から700人である。これは、市の平均人口密度・1ha当り180人よりもはるかに高密度居住の状況である。最近、地区の人口が急に減っており、1974年以来、40%も減少した。減少要因は2つある。つまり、一つは、悪い居住環境による移出、もう一つは住民台帳に記録されていない流動人口が存在するのではないかと推測されている。

道路は、3つの大通り（ラ・ランブラ、ヴィア・ライエタナ、コロンバス通り）を除いて平均3～6mの幅の道路網となっている。さらには、学校、病院・医療センターなどの公的施設が不足している。この地区の嬰兒死亡率は市の平均より高いし、平均寿命も市の平均より短い。

## 2.2 拡大部 (l'Eixample)

拡大部 (Tb<sup>c</sup>) は、19世紀バルセロナのブルジョアのニーズのために、イルデウフォン・セルダ (Ildefons Cerda) がデザインしたモダンなゾーンである。この地区の町並みには、ガウディをはじめ、モンタネール、ブッチョジュール、さらに名も知られていないカタルーニャ・モダニズムたちの建築物が建ち並ぶ。グラシアとダイアゴナルの2通りの間には国際的にも有名なファッション・ハウスが立ち並んでいる。

ル・イサンプル地区は、バルセロナの中央位置にあり、都市化地域構造の最も重要な一部となっている。物的建築は、区画に限定されたにもかかわらず様々な建築様式が建造され、高質の都市環境を提供している。ル・イサンプル地区の保存、改善は総合都市計画の目的となり、事業への民間参加が要請されている。

最近の改善事業は、廃棄された建物の改造、古い建物の更新、空き地の新築である。ル・イサンプル地区の中で、建築・環境条件の改善を目的とする、「保存エリア」が設定された。保存エリアの建築ガイドラインは、高度

3階にそろえるよう要求している。1階のファサードでは歩道を整備するためには、建物を整列させるという義務付けなどがある。当地区の都市問題は、公的施設（病院、専門学校など）およびオープン・スペースの不足、メガ・ブロック内中庭の修復などである。

### 2.3 グラシア (Gracia) 地区

最後に Tc 地区に当たるグラシアは、未開発地ではなくて、Tc、Tb<sup>c</sup>の地域を含んでいる。当地区では、市域周辺の古い町々は昔風の魅力を保ち、大部分は住宅地域に転じたほか、部分的には都市圏の工業地や商業地になっている。

グラシア地区は19世紀からリエラ・デ・サンツ・ミクエル川とラ・トラヴェッセラ川の岸辺を中心として発展してきた。バルセロナ平原の真中央に立地し、拡大部と同時に開発され、労働者や富裕な工業家の住宅地として形成されてきた。その後、さらに周辺に広まった。19世紀末、この地区はバルセロナ市に合併された（第4図）。

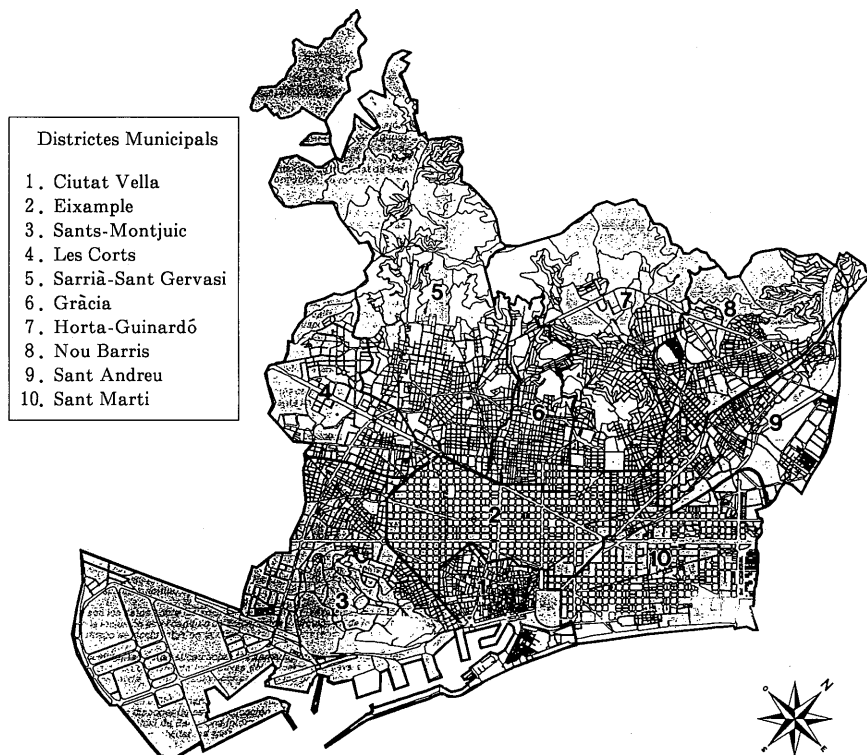
土地の特徴としては、旧大農場の敷地が中央広場だけに残って、その周りの土地は、細分化されたことである。長方形で小さな区画からできた街、狭い道、細長い建物は、伝統の雰囲気が出て、この町の景観を形成している。さらには小さな広場は平均に分布し、当地区の公有地の縮図を成している。この地区の都市問題は、駐車スペースの不足、町構造の不備といった2点にある。

### 2.4 個別な景観点

つぎはバルセロナ市の景観点に焦点を置き、町並みの景観に関連して述べてみよう。

## § 旧市街地

現在バルセロナ市の中心であるカタルーニャ広場は、木・噴水・彫刻があ



第4図. 1986年当時のバルセロナ市行政区

出典：バルセロナ市役所（1990）よりもらった資料

り、多くの鳩が集まってくる場所である。この広場は古いバルセロナ市と近代的な拡大地区（エンサンチェ）との間にある。古い市域はロンダス環状道路によって囲まれ、有名なランブラス通りで二つに分割されている。ランブラス通りは、カタルーニャ広場を、海辺のポルタル・デ・ラ・パウ広場（平和広場への玄関、高さ50メートルのアメリカ大陸発見者・コロンバス記念碑の立地）とつないでいる。この通りは人々が忙しそうに行き交い、活気に溢れ、道の両側に古本、鳥、花、芸術品、手工芸品の屋台が並んでいる。カタルーニャ広場の西へ行くとパラレール通りにかけて教会や文化教育建築物のほかにバリアオ・チノという花柳街がある。東へ行くと、ライエタナ通りが

ゴシック地区の中心部をはしっている。

### § バルセロナと港

港町・バルセロナには飲食店の露天スナック・バー、手ごろの海鮮料理レストランがある。1750年頃、建設された地区であり、住民は主に漁民、船員である。ここではモーターボート・ゴンドリーナ（燕）が貸出される。

### § 港

港では、パセオ・デ・コロンバスという広い並木通りが、プラザ・ポルトル・デ・ラ・パウから、椰子樹の海岸と平行して延びる。セルバンテスは、この通りの六番の建物で『Don Quijote』の最終部分を完成したらしい。コロンバス通り沿いに、昔の軍司令部、傭兵募集部、そして、この市の守護聖人（Lady of the Merced）が祭られている聖教会が建ち並んでいる。

### § シウダデラ公園

シウダデラ公園は、18世紀に軍隊の駐屯所にする予定だったが、1869年、公園の用地としてバルセロナ市に移譲された。バルセロナ市は国際コンペを催して公園の設計を募集した。優勝者はフォンセレー（1829～1897）であった。1873年から工事にかかり、露台や池、滝が造られた。1888年万国博覧会の会場となった。

### § モンジュイク

モンジュイクは、バルセロナの西にある小高い丘である。山頂には中世の時代から造られたモンジュイク城と呼ばれる要塞がある。この城は、スペイン王位継承戦争でハプスブルグ家のカルロス側にたったバルセロナが、ブルボン家のフェリペが指揮するマドリッド軍の侵攻に対し、ここに要塞を築いたのが始まりである。1714年、バルセロナが降伏すると、以降、ここは中央政府軍隊の駐屯所となった。1751年から改築が始まり、18世紀末には現在の

フランス要塞となり、19世紀以降は獄舎として使用された。1960年、フランコのバルセロナ訪問を記念して、陸軍とバルセロナ市はこのモンジュイク城を軍事博物館にすることを決定した。また、モンジュイク丘は美術館の山であり、ミロー美術館、カタルーニャ美術館、博物館等がある。1929年の万国博覧会の跡で、今も残っているのはエスパーニャ広場、入口の2つの塔、アルフォンソ13世宮殿、ビクトリア・エウヘニオ宮殿、マジック噴水、ナショナル宮殿（現在のカタルーニャ美術館）、印刷美術館（現在の考古学博物館）、スペイン各地方の特色をミニチュアするスペイン村（Pueblo Espanol）である（昭文社1989）。

### § ガウディの建築

バルセロナの風景はガウディ抜きに語ることはできないといわれている。グラダ・ファミリア（聖家族教会）は、ダイアゴナル通りとカールスI通りとの交差点より北西にある。工事を開始して百年以上経ったが、現在完成しているのはほんの一部に過ぎない。建築工事は工匠の首尾一貫の芸術性を維持するため、効率性や時間性を無視し、マイペースで進められている。そのほか、グエル邸、ゆがんだ曲線を基調とするカサ・ミラ、アンデルセン童話のような建物と形容されたカサ・パトリョ、未来都市の住みよい環境への配慮がなされたグエル公園、ガウディ建築の原点ともいわれる地下聖堂であるコロニア・グエル教会が市内に散在する。

### 3. バルセロナの都市計画の課題：成長の推定基礎の見直し

バルセロナ市都市計画・建設局は、最近、1992年オリンピック大会会場となるためのスポーツ関連施設、都市イメージについて3つの計画書・論文を発表した。

同局（1987a）『バルセロナの都市計画——1992年を展望する計画』

同局（1987b）『バルセロナにおける新たなセントラル・エリア（第2版）』

ジョアン・ブスケト (1988) 「バルセロナ1992 : 当市の経験にもとづき都市計画の新たな仮説づくり」<sup>1)</sup>

以上の資料に基づき、つぎに都市計画の課題、理念、都市開発プロジェクトに分けて整理してみた。

70年代から経済成長が緩慢化、都市人口のドーナツ化現象、第2次産業の不振、産業構造のサービス業化、当然、環境の質についても入念な配慮を払わなければならないという時代になった。バルセロナ市が、この時代を直面し、当市の都市計画も単なる社会・経済の成長線の延長よりも推定基礎そのものの仕組みを見直すしかない。

以上の時代背景でのバルセロナ市にとっての都市課題とはより具体的に言えば何であろうか。

全体の方針としては、現在の都市構造・建築を基本的資産として重視し、より高度利用する。バルセロナのファンダメンタルな形態 (form) は、城壁に囲まれた旧都心地域、ラ・シウタデラ公園、個別の市内地区、主なアベニュー、古い町並みである。こうした都市の資産を、長期計画を通じて保存しながら都市環境の質を向上させる方針である。

当面の、当市の都市問題は、1930年代当時の百万人の人口規模から1970年代には約400万人に増加したことにもない計画不足の地域が多いこと、自家用車使用の増加、高密度の住宅地区、市周辺地域における都市施設やアメニティの不足といったことである。

これらの問題の対策作成に当っては、介入する程度を限定することが重要である。基礎的なレベルでは、当市は特定詳細計画 (Special Plan) によって建築様式や小区画構造の改善を施行する。もう1つのレベルの改善策は、都市全体に関係する構造的な側面、つまり、地区別の都市施設やアメニティの改善、市内空き地の利用、インフラストラクチャーの整備などである。

歴史を積み重ねてきたバルセロナ市の課題をみると、つぎの3種類に分け

---

注1) この論文は1988年、ミラノ市の「都市圏地域ための政策・戦略」と題した国際学会で発表されたものである。

ることができる。

### 3. 1 古い中心部 (Ciutat Vella) の課題

市の旧中心部の住宅老朽化による住宅改善のためには3つの地区詳細計画が策定された。各々の地区の特徴によって提案される計画内容も異なっている。ラヴェル地区のリセウ・ゼミナリ・プロジェクトでは新住宅の建築、都市施設や公園の整備を含んでいるのに対して、Ciutat Vella 地区の老朽化した地域では徹底的な修復および戸単位までの内部再建築が必要である。

### 3. 2 拡大部 (l'Eixample) の課題

ル・イサンプルという拡大地区に関する課題は、保存と改善である。19世紀都市の拡大したときの有名なセルダ計画では、環境の質の改善や多様な土地利用の形成をさせるためには、住宅地(複数)、ショッピング、第3次産業、大規模な施設・アメニティの立地をも可能にする時期があった。現在、自由競争が過剰のためル・イサンプルの一部地域の衰退を早めている。このようなプロセスを制限し、新しい建築を伝統的な建築様式に一致させることは、当地区の都市計画の主要な目的である。そのほか、政府には道路システムの改造、住宅改善の援助をし、さらには空地の利用促進、ブロック内中庭のアップグレーディングなどの事業を推進すべきである。後の二者に関して、政府の責任は提案やデモンストレーションであり、あくまでも民間の投資および事業参加が基本である。

### 3. 3 グラシア・郊外伝統地区の課題

第3の課題は郊外の歴史地域の高密度化(主に60年代)のほか、大量の集合住宅の建設、周辺の地域における住居合法性という問題がある。これらの問題を解決するために、一連の特別地区の内部改造詳細計画 (Special Interior Reform Plans, PERIs) が策定された。こうした周辺地域を改善し現在の空間を最適に使用するためには、多くの公園、広場、学校、市民センタ

ーなどが建設された。1981～1987年の間に、市の顔となるような場所には広い範囲にわたって合わせて150の広場と15のアメニティ施設が造られた。さらに、周辺地域には12ほどの都市公園（規模4～10ha）を建設する計画がある。

#### 4. バルセロナの都市計画理念

都市計画の理念とは都市計画やプログラムにその方向性・目標を示すことである。バルセロナ市の都市計画理念をつぎの4点にまとめた。

##### 4.1 画期的な再開発よりも「都市の改善事業」

1992年オリンピック事業計画は、市役所専任建築家・ジョアン・ブスケト氏の言葉で表すと、現在の既成条件・資産を尊重した「都市改善事業（Urban Improvement）」という方向にある。また、オリンピック大会のスポーツ・観光・ホテル関連のニーズを満足させながら、都市圏全体構造に、プラス効果をできるだけ拡大させることである。改善計画の内容は、新しい幹線道路の開通や海岸部の埋立、市内鉄道網の再編等を包含し、現状をより大きくグレードアップするという目的を持っている。都市の個性もより明瞭につくり出そうとする。

##### 4.2 南ヨーロッパ都市・地中海都市の個性を活かす

南ヨーロッパ都市の特徴というのは、北ヨーロッパ都市に比し、世界大戦中の戦災は少なく、歴史的な物理的構造をほぼ残し、建築や地域構造の連続性が顕著である。また、建築物は複合的機能を持ち、多様な活動を包容している。住宅地区も広く延伸し、高密度の状態にある。さらに、空間的分化は顕著ではなく、主に地理的・インフラストラクチャー的要因（たとえば、河川、鉄道）によるものである。バルセロナはまさに、このとおりであり、古い都心をコンパクトな住居地区が囲んでいる。ル・イサンプル地区はより近



代に開発された労働階級の住宅地区であり、施設やアメニティは不足している。

もう一方、地中海沿岸の都市でのウォーターフロントの利用は単なる貿易港から観光・レクリエーションを含む多機能の方向に見直されている。港や太陽と光いっぱいの海浜へ市民の容易なアクセスを保証するためには、湾岸鉄道を廃棄するとともに、湾岸並木通りの建設計画がある。また、オリンピック大会の施設である斬新なオリンピック村もカールス I 通りの海岸への延長に建設する予定である。

#### 4.3 官庁主導開発だけでなく民活化を図る

バルセロナの都市開発および再開発プロジェクトのなかでは様々な民間の参加が求められている。開発方式の国際・国内コンペをはじめ、民間のアイデアが十分に利用されている（キャーラ・ターラゴナ・プロジェクト）。中心部の再開発事業10件のなかの9件は市政府が民間と連合して進められている。さらにはダイアゴナルルーサーリア（商業・事業所・ホテル・住宅他利用）、プラサ・セルダ（住宅・事業所・商業利用）二カ所に関しては開発からマネジメントまで、政府が民間企業に任せる意向がある。

それから、市は「都市計画」に関する考え方の見直しを試みている。硬直した都市計画規制や保存の条例を緩和する。現在の社会的・経済的コンテキストのなかで、計画の新しい役割・内容は、一般の人々がかならず従うべき基本的なものであるほかに、個別のプロジェクトや地区更新を行うときには、特定の解釈もされている。

#### 4.4 都市計画理論の新しい仮説づくり

市役所の都市計画説明（1987a, b）およびブスケト（1988）のいくつかの仮説をつぎのように整理してみた。

— これからの都市計画は完成像としてのプランよりも「コンセプト」であろう。こうしたコンセプトは政府・民間団体・市民が都市の未来像につい

での意見を統一したものにはかならない。

—バルセロナ市の都市計画の首尾一貫性というのは、現在の都市で応用しえるし、同時に、政府や民間、または政府民間の共同組織のアクションにとっても効果ある仕組みでなければならないことである。

—社会の平等性を目的とする再配分計画を策定するときには、空間的政策も非空間的政策（経済政策・住宅改善援助）も役立ち、都市空間には影響を与えている。

—都市計画では、機能セクターだけの政策、たとえば、交通、住宅、運輸、都市サービス等の各個別では不足である。たとえ各々のセクターを集合したとしてもダイナミックな都市全体になることはむりである。都市計画ではつねに都市の全貌や多側面の需要を思案すべきである。

—バルセロナ市の都市計画・開発を実行しながら、南ヨーロッパ都市の発展計画モデルを研究していく。中期的には政府が開発計画に介入するとき適切な効果ある案をつくりだしたい。

## 5. 都市開発プロジェクト

都市開発は、既存のセントラルエリア（都市の核、中心地）と相互補完、相互依存という関係を持つべきものと、当市が考えている。セントラルエリア開発事業に関しては3種類の行動モデルがある。（1）既存のセントラルエリアの拡大。より明白な効果をもたらすモデルである。例えば、幹線道路の交差集合点周辺の整備であるダイアゴナルーサーリア・エリアおよびレンフェーメリディアナ・エリアの開発である。（2）新しいセントラルエリアの創造・再開発事業。例えば、ターラゴナ軸、カールスI通りーイカリア通り、バルセロナの水際の再開発などである。（3）第3次産業、居住、オープンスペース、公園、スポーツ施設、アメニティの用地。例えば、グローリズ、ダイアゴナループリム地区、ヴァル・デ・ヒブロン地区の開発である。

1987年、セントラルエリア事業は全部で10件ある（第5図）。進捗状況によってつぎの3つのグループに分けることができる。（1）土地所有問題ないし、重要なインフラストラクチャーに関連していない事業はダイアゴナルーサーリア、ターラゴナ2件である。（2）土地買収、区画整理中のプロジェクトはレンフェーメリディアナ、カールスIーイカリア、グローリス、ブラサ・セルダ、ヴァル・デ・ヒブロン5件である。（3）インフラストラクチャー整備事業のコスト準備、本来施設の撤去の困難のサグレラ、ダイアゴナル・プリム2件ある。さらには、バルセロナ'92のオリンピック大会開催に関する事業は4件ある。

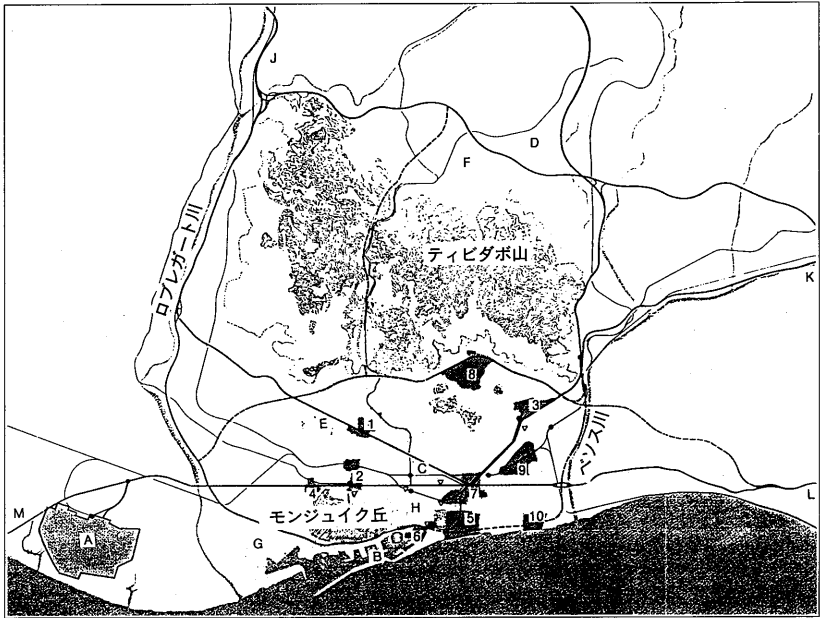
#### 5.1 オリンピック'92に関連するプロジェクト

オリンピック関連のプロジェクトは、スポーツ施設の整備や増設、宿泊設備、都市の部分的改造（たとえば、道路幅の拡大、整備など）、モダンな拠点の新設などである。オリンピック大会'92の活動に直接関連するプロジェクトは、つぎの4件であり、半径5kmの市範囲内に配置されている（第2表）。つまり、モンジュイク地区、カールスI通りーイカリア通り・地区、ヴァル・デ・ヒブロン地区、ダイアゴナルーサーリア地区である。説明は資料の制約のために3者だけに限る。

### § モンジュイク地区

都市圏総合計画（Metropolitan General Plan）によって規定されたプログラム、そして、オリンピック'92大会の開催によって増えた需要に応じるために、モンジュイク地区の特定詳細計画が通過された。この特定詳細計画は、総合計画の執行のほか、公園、アメニティ・施設のシステム整備のための土地利用限定の調整、この丘への交通アクセス並びに、丘の内部交通ネットワークの再検討を含めたものである（第6図）。

道路整備の必要性については、2つの考慮がある、つまり、機能性と景観調和である。課題は予想1時間約8万人の人流をオリンピック大会へ運ぶ便



- |                              |                    |
|------------------------------|--------------------|
| A 空 港                        | 3 レンフェーメリディアナ      |
| B 港                          | 4 プラザ・セルダ          |
| C 中心業務地区                     | 5 カールス I 通りーイカリア通り |
| D 大 学                        | 6 都市の港             |
| E 大学ゾーン                      | 7 グローリス            |
| F Parc Tecnologic del Valles | 8 ヴァル・デゥブロン        |
| G フランカ工業地区                   | 9 サグレラ             |
| H 歴史市街地                      | 10 ダイアゴナル／プリム      |
| I Fira de Mostres            | — 既存の主要幹線道路        |
| J バルセロナーマドリッド高速道路            | ----- 事業中の主要幹線道路   |
| K バルセロナーフランサ高速道路             | — 鉄 道 線            |
| L バルセロナーマタロ高速道路              | ● 鉄 道 駅            |
| M バルセロナーターラゴナ高速道路            | □ 空 港              |
| 1 ダイアゴナルーサーリア                | ○ 港湾施設             |
| 2 キャーラ・ターラゴナ                 | ▽ 都市間バスターミナル       |

第5図. バルセロナ都市圏環境および開発プロジェクト位置

出典：バルセロナ市役所 (1987b) *Àrees de Nova Centralitat*, p. 8

第2表. オリンピック'92に関連する都市開発プロジェクト

地 区	開発面積 開発期間	機能配分計画	開発主体	オリンピック関連施設 (既存・新設)
A1. Montjuic モンジュイク	公園面積 218ha, 開発面積 は不明  工 事 中	スポーツ・イベン ト場関連施設	政 府	大会の頭脳となる オリンピック・ス タジアム, ピコネ ル・プール, ニュ ー・サン・ジョー ディ・スポーツ・ ホール, フィサー ダおよびセラヒマ・ スタジアム, 市立 スポーツ・ホール, 市立プール, モン ジュイク射撃場, 大会メディア・セ ンター
A2. Carles I / Av. Icaria カールス I / イカリア通り	55 ha  短 期	住 宅 442,230㎡ 商 業 51,400㎡ ホテル 100,760㎡ コンベンション 施設 コミュニティ施設	政府・民間 共同	オリンピック村, ノヴァ・イカリア・ ヨット・ベイシン, バドミントン・卓 球試合場, デル・ マル総合病院
A3. Vall D'Hebron ヴァル・デ・ ヒブロン	72 ha  中 期	住 宅 - 商 業 コミュニティ施設・ 都市公園	政府・民間 共同	ベロドロム, ラ・ テイソネラ・テニ ス・クラブアーチ ェリー場, 新スポ ーツ・パビリオン
A4. Diagonal / Sarrria ダイアゴナル / サーリア	34 ha  工 事 中	スポーツ・レクリ エーション 5,784㎡ 住 宅 35,110㎡ 業 務 72,395㎡ 商 業 73,385㎡ ホテル 55,600㎡	民間開発・ マネージメ ント	バルセロナ・フー トボール・クラブ, ポラウ・ブラウグ ラナ, サーリア・ スタジアム, 王立 ポロ・クラブ, バ ルセロナ大学スポ ーツ地区

資料：(1)バルセロナ市役所(1987a) *Urbanisme a Barcelona, Plans cap al 92.*

(2)Ditto. (1987b) *Àrees de Nova Centralitat.*

(3)Barcelona'92 Olympic Organizing Committee (1988) *Games of the XXV Olympiad Barcelona 1992.* Pamphlet.



第6図. モンジュイク地区の開発状況

出典：バルセロナ市役所（1987a）*Urbanisme a Barcelona, Plans cap al 92*. p. 113

利なアクセスを提供することである。丘の高さは90メートルであり、運ぶ距離は、最近の地下鉄駅より1キロ以上ある。提案は、エスパーニャ広場ーサントス中央駅から大量の歩行者のアクセスを確保するためには、まず、駅から噴水までの1キロの水平距離と70メートルの垂直距離に、景観と調和するエスカレーター2台を装置することである。

公共交通サービスは、北西、北東、南西という3つの方向からオリンピック大会会場へのアクセスがある。オリンピック大会の競技や行事が行われるときには、公共、保安、医療の車を除いて自家用車を禁止する。丘の駐車スペースはあわせて700台分しかない。

さらには、眺めを考えながらプエブロ・セコ地区とフォント・デ・ラ・グ

アトラ（大会会場の北西部）の周辺，ゾーナ・フランカと港の間（大会会場の北東部）に歩道を整備する。

現在，困難は2点ある。丘の環状道路は観衆の帰宅の際には急速に分散しにくいこと，そして，新しいプロジェクトは丘の本来の施設や建築の景観と調和することが難しいことである。

### § カールス I 通り－イカリア通り：オリンピック村の特定詳細計画

バルセロナ市は，現在カールス I 通り－イカリア通り・地区の水際工業地域における旧工場設備を撤去している。都市空間と一貫する新しい海際地（シーフロント）を目指して整備する。この地区の使用状況は，一方で，鉄道線により市から海へのアクセスを妨害しており，他方では，工業廃棄物収集所などの公的施設も老朽化してきている。

この特定詳細計画の目的は，現在の土地利用，形状，代表性，アクセシビリティ，公共施設システムの転換を図り，当地区を全体として有機的に統合するためのものである。計画のきっかけは，1992年のオリンピック大会開催のために，当地区の一部範囲をオリンピック村として建築したことである。このオリンピック村設置の特色というのは，これまで市地域外に計画されたオリンピック村が，市地域構造の一部として生まれることである。

当地区の面積は1,320haであり，砂浜は約1 km延びている。隣接地域の砂浜につなげば5.2kmの海岸線を提供しうる。オリンピック村は当地域の45haの面積を使用する。

この特定詳細計画が都市構造に及ぼす変化はつぎの6点である。

— 砂浜，防波堤の整備，そして，水際都市の整備としてボートの停泊所の建設，その事業エリアの中央，カールス I 通りの南端には，コンGRESS・センターを建設する。

— 歩行者のためには，幅30メートル，長さ1 kmのプロムナードを整備する。

— 海岸線とイカリア通りとの間には，ホテル，店，アミューズメント機能

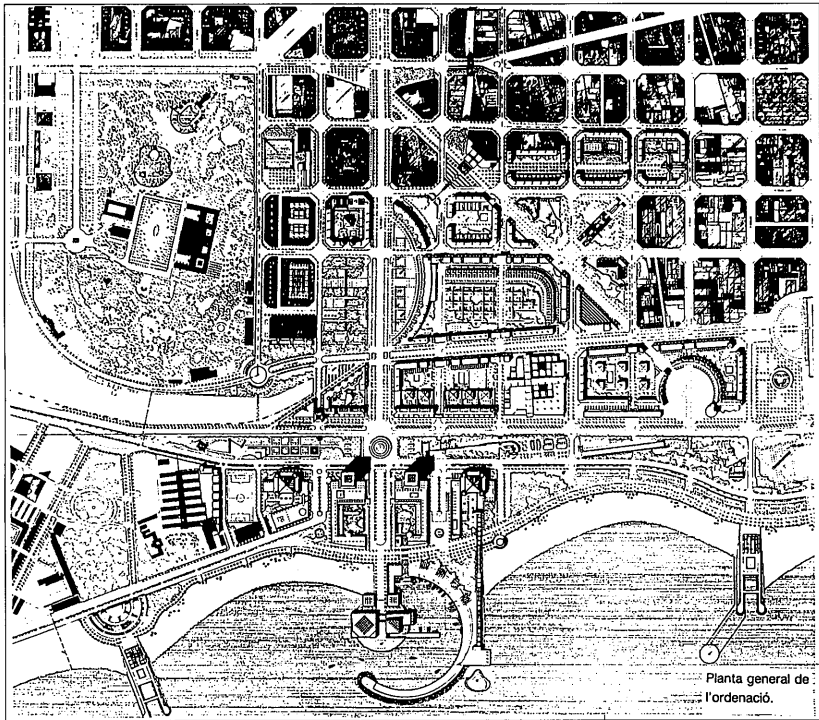
の高層ビルおよび1階だけの建物を建造する。1階の建物は、プロムナードのファサードとして市民に提供される。

— 2つの鉄道線を除去し、フランサ駅・グローリーズ広場間に地下鉄線を建設する。

— 19世紀ル・イサンプルのメガ・ブロック構造を内陸部に伸ばす。

— 海岸線、道路周辺には体系的に緑地を増加させる。

新土地利用は住宅、業務、商業、ホテル、コンベンション施設、コミュニティ施設とする（第7図）。



第7図. カールス I 通り－イカリア通り・地区の端部にあるオリンピック村開発計画  
出典：バルセロナ市役所（1987a）*op. cit.* p. 119

さらには、カタルーニャ州議会の設立はカールス I 通りの管理機能を強め、ウェリントン・ストリートの兵営や配置された施設の置き換えによって



新しい空間の創造が可能になろう。また、この地区の全体開発は市地域をベソス川へ接近して行くので、ポブレノウ地区全体の段階的改善を意味するのである。

### § ダイアゴナル／サーリア (Diagonal/Sarria)

イ・シンテッロ・デ・ロンダの開通、ダイアゴナルーカールスⅢを重要な商業センターとして整備することが、この一帯を第3次産業化に転換させることになる。この地域は、歴史的にも開発されてきたし、中心性<sup>2)</sup>を持つといった良好な立地条件がある。しかし、重要な公的施設が廃棄されつつあるので、道路の整備、都市再開発が現在期待されている。

今後の都市開発は、大規模なホテル、店、住宅を含む複合開発がダイアゴナル通りに沿って行われる予定である。ビルの低層はショッピング用として発展させ、そのほか、学校、コンGRES・センターといった施設をつくる。

## 5. 2 その他の都市開発プロジェクトおよび交通整備

### § キャーラ・ターラゴナ通り (Carrer Tarragona)

キャーラ・ターラゴナ通りは、プラサ・デ・エスパーニャからサンツ駅まで、長さ800m、北部地域一帯とモンジュイクや港の間の交通幹線となる。プラサ・デ・エスパーニャは、重要な都市交通中枢の要であり、カタラン線のバイクス・ロブレガートへの郊外交通の始発駅でもある。サンツ駅は、短・中・長距離旅の鉄道駅として機能する。この場所が乗客にとって便利であり、鉄道、市内地下鉄やバスの相互交換ができる。

ターラゴナ通りの特定詳細計画の目的は、ターラゴナ通り沿いの大きさが異なっているブロックおよび建物を整理し、通りの広さを60mの幅に整理し、都市景観を整備することである(第3表)。

1976年から、この周辺の小工場の移転によって、プラサ・デウルス・パイソス・カタラン広場、パーク・デ・ラ・エスパーニャ I 期の建設によって

---

2) 中心性 (centrality) とは人々を集める可能性および場所の便利さ。

第 3 表. その他の都市開発・再開発プロジェクト

地 区	開発面積 開発期間	機 能 配 分 計 画	開発主体	開発タイプ
B1. Carrer Tarragona キャーラ・ター ラゴナ通り	12.5 ha 工 事 中	スポーツ — 住 宅 — 業 務 25,550㎡ ホテル 25,550㎡ コミュニティ施設	政府・民間 連合	オリンピック大会 の玄関口、地域交 通の拠点整備
B2. Renfe/ Meridiana レンフェ/ メリディアナ	30 ha 工 事 中	業 務 42,000㎡ 商 業 32,000㎡ ホテル 14,000㎡ コミュニティ施設	政府・民間 連合	鉄道施設の跡地で の再開発、主に第 3次産業用地・コ ミュニティ施設整 備
B3. Plaça Cerdea プラサ・セルダ	11 ha 中 期	住 宅 43,810㎡ 業 務 I期 8,680㎡ 商 業 I期 5,000㎡ ホテル コミュニティ施設	民間開発・ マネジメン ト	市域の延長に住 宅・商業の再開発
B4. Port Urba 都市港	12 ha 中 期	業 務 商 業 コミュニティ施設	港湾局・市	ウォーターフロン トの再開発：商 業・オフィス型
B5. Plaça de les Glories プラサ・デ・レ・ グロリーズ	67 ha 中 期	Hispano Olivetti (2期) 住 宅 19,000㎡ 業 務 21,135㎡ — ホテル 7,982㎡ コミュニティ施設・都市公園	政府・民間 連合	都市圏幹線道路 3 本および鉄道の拠 点にオフィス・住 宅・ホテル型の再 開発
B6. Sagrera サグレラ	80 ha 長 期	住 宅 業 務 都市公園 駅地下化(構想中)	政府・民間 連合	副都心づくり：オ フィス・住宅・工 業・商業型の再開 発
B7. Diagonal/ Prim ダイアゴナル/ プリム	35 ha 長 期	— 業 務 商 業 コミュニティ施設 都市公園	政府・民間 連合	商業・オフィス型 の再開発

資料：表 2 の(1)および(2)に同じ

緑地、アメニティ・スペースを増加し、都市の中心性およびイメージを創り出すといった方針で事業を進めてきた。

ターラゴナーマリア・クリスティーナ軸は、新しいマネジメント、ホテル、サービス活動の支援となり、公共事務ビルにもふさわしい場所である。

### § レンフェ／メリディアナ (Renfe/Meridiana)

レンフェ／メリディアナ地区は市の北東部にあり、1950～1970年代、市構造の一部となった。この地区の面積は30haであり、サン・アンドルー鉄道施設（操車場）が撤去された。元の鉄道線上にメリディアナ道が建造されたが、奥のティビダボ山周辺へのアクセスが不便になった。

操車場の跡地は、この地区の本来の機能の強化および多角化が図られている。例えば、学校、スポーツ、社会福祉施設、サービス業、ホテルなどである。また、長距離バスターミナルのほか、レンフェ鉄道線の駅がサンツ・アンドルウファブラ・イ・プイグにあり、地下鉄1号線に乗り換えることができるので、サービス業の核心になる条件を持っている。

さらに、当地区の中心性は、リエラ・デ・サンツ・アンドルウ一帯の都市施設装備化によって、新道路造りやシヴィック空間（文化的・公共的建物）が生まれるであろう。

### § 都市の港 (Port Urba)

港全体は、1970～1975年間、コンテナ埠頭が建造され、市西部ゾナ・フランカ工業地区の設立により徐々に西へ移っている。

都市の港の特定詳細計画の目的は港の活性化である。事業は、埠頭への鉄道線の廃止、モール・デ・ボーシュとアルジナが都市の顔を示す空間への転換、コロンバス通りの改造、シトゥロ・デル・リトルへの新しいデザインを行うことを含める。

港の中心部にあるモール・デ・ラ・フスタのプロジェクトは、埠頭施設の除去、現在までの漁港・海運を中心とした施設を改造し、海岸可利用空間を

パッセイグ・ナシオナル・デ・ラ・バルセロナまで伸ばすことである。貿易機能の移転により、倉庫用地も再利用しうる。サービス、業務、工芸研究といったような新しい活動も導入する。

ハーバーの利用も、海運、観光、漁業、それぞれの海面地域専用化を図る。

第 8 図では、バルセロナ港（陸地33.6ha、海面48ha）、マルセイユ港（37.4 ha、26ha）、ボルティモア港（44.6ha、38.3ha）、ボストン港（42.7ha、28.3 ha）の空間構造および土地利用を比較している。バルセロナ港が内湾をもつことはマルセイユ港とボルティモア港に類似する。マルセイユ港、ボルティモア港やボストン港は、ホテル、コンベンション、公園、住宅まで多方面に利用されている。輸出機能の土地利用率は、バルセロナ23%がトップで、ボルティモア16%、マルセイユ9%、ボストン6%という順になっている。市民に休憩・遊樂の空間を提供することによって都市空間とを一体化する。

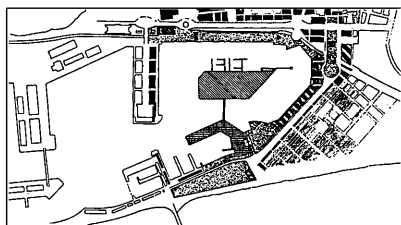
### § グローリズ広場 (Plaça de les Glories)

グローリズ広場は、ル・イサンプルの碁盤状構造の周辺にあるが、バルセロナ市をはさんでいるベソス川とロブレガート川の真中に位置する。この地区には、3本の基幹道路—グラン・ヴィア、ダイアゴナル、メリデアナーの通りが集中している。このような便利な立地条件にもかかわらず地域発展が割合遅れたわけは、路面鉄道の分布およびセルダ・メガ・ブロックの不規則な配置によるものであろう。また、この地区の特定詳細計画は駅の南西部の古いヴィラノヴァ駅をカバーする。ヴィラノヴァ駅は、北部地域の都市間バスターミナルとなり、地下鉄との乗換駅ともなっている。

当地区の開発では、都市公園を整備するとともに、都市ファサードをつくることによって景観を向上させる。また、都市内および都市間の交通システムの拠点でもあり、移転された海岸線鉄道はここに接続する予定である。

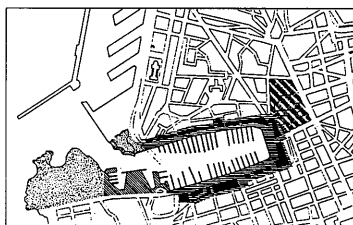
計画は中期見通しとなるが、イルデフォンス・セルダが予告したように、この地区は、将来かならず莫大な中心性を持つに違いない。

BARCELONA



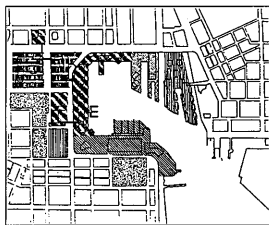
	TERRA	AIGUA
COMERCIAL	30 Ha. 9%	
HOTELER	21 Ha. 6%	
ESPORTIU	76 Ha. 23%	
PESQUER	37 Ha. 11%	
INSTITUCIONAL	08 Ha. 2%	
LLEURE	69 Ha. 21%	
VERD	86 Ha. 26%	
RESIDENCIAL	06 Ha. 2%	
		48.0 Ha.
TOTALS	33.6 Ha.	48.0 Ha.

MARSEILLE



	TERRA	AIGUA
CENTRE COMERCIAL I HOTELER	65 Ha. 17%	
FRONT COMERCIAL, HOTELER, RESIDENCIAL I DE LLEURE	140 Ha. 37%	
ESPORTIU	32 Ha. 9%	
PARCS	137 Ha. 37%	
		26.0 Ha.
TOTALS	374 Ha.	26.0 Ha.

BALTIMORE



	TERRA	AIGUA
COMERCIAL	97 Ha. 22%	
HOTELER I CENTRE CONVENIONS	7.0 Ha. 16%	
ESPORTIU	7.7 Ha. 16%	18 Ha.
LLEURE	3.3 Ha. 17%	
PARCS	8.9 Ha. 20%	
RESIDENCIAL	8.0 Ha. 18%	
		36.5 Ha.
TOTALS	44.6 Ha.	38.3 Ha.

BOSTON



	TERRA	AIGUA
COMERCIAL	148 Ha. 35%	
HOTELER	7.1 Ha. 17%	
ESPORTIU	25 Ha. 6%	20 Ha.
PARC	7.0 Ha. 16%	
RESIDENCIAL	11.3 Ha. 26%	
		26.3 Ha.
TOTALS	42.7 Ha.	28.3 Ha.

第8図. バルセロナ港・マルセイユ港・ボルティモア港・ボストン港の土地利用比較

出典：バルセロナ市役所（1987b）*op. cit.*, pp. 52-53

## § 道路網計画

道路は都市空間の2割～4割を占める。例えば、ル・イサンプル地区では、35%の面積が道路利用である。しかし、グラシア地区では道路の連続性は整えられているが、道路幅は狭いので通過能力が低い。

交通現況と都市計画との関係を分析すると、都心部一帯では、居住機能が減少し、第3次産業やサービス機能の利用が増えるので、交通マヒが増加する。都市計画の不足により、潜在のモビリティを発展させることが難しい。

バルセロナ市の多くの土地は、まだ十分に利用されていない。都市開発により、これらの地区の不利な条件を転じさせえるであろう。つぎの3点は注意する価値がある。

- 大きな通りからの流れを他の多くの道路へ通すように図る。
- 地区間の道路が、市中心部まですべて接続しなくてもよい。
- より複合的な構造の公共交通サービス・ネットワークをつくる。

道路網の事業計画の提案には、3つのスケールのプロジェクト——（1）大規模なインフラストラクチャー、（2）内部の接続性の改善、（3）リモデルリング（小規模な改造）事業がある。

- （1） 実行・検討中のインフラストラクチャー建設は第2環状道路，ロヴィア・トンネルへのアクセス道路，湾岸道路である。
- （2） 実行・検討中の内部道路網改善は市内交通流，地区間の交通流を整理し，ボトルネックの場所を解消しようとする。トラヴェセラ・デ・グラシア，ロンダ・デル・グイナードの一部，パセオ・デ・ラ・ボナノヴァの3カ所が重点事業となる。
- （3） 歩行者に便利な歩道やプロミナードを建造する。

今度、1992年のオリンピック大会開催のために、1986年5月、都市の道路プログラムがほぼ策定されている。つぎの3種類の公的介入方式が定義されている。

- （1） 都市全体の構造に明白な価値を与えるもの（一般接続道路）
- （2） 地区内、または地区間の交通に多くの改善効果を与えるもの（内部

接続道路)

(3) 他の道路の建設・開通により徐々に重要性が減少するもの(シヴィック道路)

そして、事業の負担者はバルセロナ開発公社のほか、中央省庁、自治州政府、交通局である。その収集しうる交通整備金額によって、最大介入案、中間介入案、最小介入案といった3つの中から選択する。重点はモンジュイク丘への交通アクセスに置かれている。

現在交通整備予算の配分比は、つぎのとおりである。

— 交通・観光・通信省	29%
— カタルーニャ自治州	24%
— バルセロナ市	33%
— 都市圏開発公社	14%

## 8 鉄道網の改造

鉄道の貨物運送の衰退と分散が問題の現象であり、本来鉄道の専用空間、例えば、倉庫、操車場の再利用や改造をめぐって様々な再開発の可能性が現れてきている。事業はつぎの3カ所に集中している。

- ポブルノウでの鉄道線が撤去され、市民の海へのアクセスが確保されるような水際の再開発を図る。
- ラ・サグレラ駅周辺の再開発
- グローリズ駅周辺の再開発

## 6. まとめにかえて

バルセロナ市は、オリンピック'92大会に向け、前述の都市計画理念および開発計画・プロジェクトの遂行によって生まれ変わろうとしている。筆者は、バルセロナ'92大会の準備が予定どおり完成し、また、大会の様々な活動を無事に終了することを祈っている。ここではバルセロナ都市計画の成功

したところ（将来に向ける新しい軸づくり）、そして、追加注文（ランドマーク・イベントへの住民参加）および他の側面の都市開発戦略（都市間の美術・文化通信網づくり）を加えたい。

### 6.1 時代の需要に応じた新しい時間および空間の軸

時代の需要というのは、一つは長期にわたる経済構造の第3次産業化、もう一つは、1992年のオリンピック大会に関連する様々な需要に対応する都市計画のあり方が焦点となっている。当市都市計画・建築局の計画理念としては、都市構造を転換させ、都市の経済・サービスの規模を拡大する必要がある。

時代の需要に対応するためには、つぎの事業が行われる。(i) 道路整備：幹線道路網として第2の環状道路（ティビダゴ公園付近）および湾岸道路の整備、(ii) 市内の空き地（廃止工場）や十分に、または正当に使用していない土地（駅や沿海鉄道線やウォーターフロント周辺）を開発すること、(iii) オリンピック大会に関連する大プロジェクトなどである。その中でも、海岸部のカールス I 通り－イカリア通り・地区にオリンピック村（開発面積55ha）の建設が注目される。

また、バルセロナは国際イベント事業の先駆都市でもあり、万国博覧会は2回も行われた。

一回目、1888年の万国博覧会はシウダデラ公園で行われ、軍事要塞の跡を改造し、文化芸術的価値の高い設計の公園施設を残している。市の構造にはセルダ・拡大部の東部区画が残されている。

1929年、2回目の万国博覧会はモンジュイク丘で開催され、その周辺の改造とともに、跡地に美術館、博物館やスペイン村を残している。

今回、1992年のイベントのあと、オリンピック村は、21世紀に向かう都市の時間および空間の軸として残るに違いない。さらには、バルセロナ市のシーフロントの再検討・再利用も含まれている。例えば、モール・デ・ラ・フスタ港とコロンバス通り一帯では旧商業港湾のかわりに都市施設、マリン・



スポーツ施設の整備，バルセロナの修復・改造，プロムナード建設などにより，バルセロナの地中海への玄関を整備し，ウォーターフロントを一般市民に公開する親水性空間づくりをしている。

## 6.2 ランドマーク・イベントへの住民参加

都市計画の完備はランドマーク・イベントの必要条件となるが，充分条件ではない。充分条件に満足するもう一方の問題はイベント自身の組織，運営方針，財政状況であろう。ここでは都市社会学者からの最新の示唆を紹介する。

ランドマーク・イベントは，単なるエリッティスト・イベント (elitist event) であるか，それとも住民のイベントであるかということは，イベントの成功を決める重要な要因であると，ヒルラー (1990) が都市社会学の視点から論じた。

ヒルラーの論拠によれば，1988年冬季オリンピックのカナダ・カルガリー大会は見事な成功を収め，増税なし，大会決算黒字35百万米ドルだけではなく<sup>3)</sup>，住民が広範な大会への支援活動に参加し，自ら誇りを感じていることである。その要因は大会の推進主体が，このエリッティスト・イベントを都市フェスティバルに転身し，多面で住民からの参加，住民へのサービスを図ったからである。例えば，フェスティバルの雰囲気をつくるためには，大会開催中の2週間は，市街地で毎日無料の朝食，そして，毎晩花火大会といったサービスを一般大衆に公開した。

また，市内中心部ダウンタウンにオリンピック・プラザを建築し，毎日のハイライトとして，当日多数の会場活動の最終項目である授賞式は，集中的にこの足の便のよいオリンピック・プラザで行った。また，このプラザの隣に新しいアーツ・パーフォーミング・センターで様々な有料または無料のエ

---

3) 1988年カルガリー・オリンピック冬季大会は，ABCネットワークが放送権を買うため309百万米ドルを支払った。当大会の58%の収入はTVによるものである。その他，国家，州，市の援助および事業収入である。(Hiller 1990, p. 131)

ンターテイメントを準備した。毎晩、この町の65万住民の内、7万人ほどの観衆をプラザ周辺に集めた。さらには、記念活動として、約20米ドルで、アート・パーフォーミング・センターへの歩道に住民は記念刻名をすることができた。住民にホストであるという認識を持たすように、選手への歓迎の手紙、選手の親をホームステイで迎えるという Adopt-a-Parent Program などが行われた。

このような活動を通じて、政治・経済のエリートのみではなく、中下層住民も積極的に参加することができた。その上に、全米のメディアが積極的に連日の競合を取り組んで、主催する町のカルガリーは、テレビ・新聞の報道を通して町のイメージを世界に伝えるとともに、その反映された彼ら自身のイメージについて味わうこともできた。バルセロナ市も、カルガリー町が成功したように、完備した都市インフラ整備のほか、住民参加を図るプログラムを組み入れ、市民大衆による都市フェスティバルの方向へ着手することを期待する。

### 6.3 国の枠を越え都市間の関係を重視した多様な発信網

都市の個性を高めるためには、フィジカルな都市計画の他に、その美術や芸術などの文化を開花させる活動と、これらの活動を支える構造が必要である。バルセロナのもう1つの試みは、現代美術館を建築する計画である。ピカソ、ゴンサレス、ミロ、ダリといった前衛たちをはぐくんだカタルーニャ芸術の拠点として、また世界各地と連携してパリ、ニューヨークとは異なった、芸術の新しい発信網を構築しようという意欲的な美術館である。オリンピック大会が開かれる1992年に開館する予定である。

バルセロナ現代美術館は、1990年の夏、工事が始まる。自治州政府とバルセロナ市、民間財団の3者が資金を出し、バルセロナ大学、美術学校、カタルーニャ図書館、オペラ劇場などが立ち並ぶゾーンの核となる地上3階地下1階、延べ床面積13,200㎡の建物である。

自治州の担当官は「ヨーロッパの統合を控えた、これらの時代で大事なこ

とは、国と国との関係よりも、地方と地方との関係をもっと重視していくことである。自治州政府は、ヨーロッパ各地方とネットワークを組んで、経済、文化の仕事をしていこうとしている。具体的にはクワトロ・モトルス（Cuatro Motors, 4つのモーター）という連携が動いている」と語った。4つとはカタルーニャ地方（中核都市・バルセロナ）、イタリアのロンバルディア地方（ミラノ）、ドイツのバーデン・ビュルテンベルグ地方（シュツットガルト）、フランスのアルプス地方（リヨン）といった地域である（朝日新聞1990年5月29日）。

「（4つの地方は）それぞれの国に独自の古い歴史を持ち、工業都市としても一番ダイナミックなところである。それが国の枠を越えた〈共働〉を果たせば、世界にとって新しい意味を持つようになる。一例を挙げれば、4月下旬からミラノでテクノロジー、デザイン、現代美術、文化、スポーツ、観光の大展示会を共同で開催、これを来年はシュツットガルトに持って行って、というように動いている。」（同上）

バルセロナは、都市個性づくりと地域開発において、第一大都市マドリッドに対する強力な対抗が見えただけではなくて、21世紀に入る寸前の現在において、文化発信網の構築も着実に進行している。

## 付 記

バルセロナ市都市計画・建設局、同市統計資料部、東京駐在のスペイン政府観光局からバルセロナ市都市計画の資料を送っていただき、厚くお礼申し上げます。本稿は筆者が関西情報センター計画調査部に勤めていたとき始めたものであり、計画調査部の皆様から多大な厚情を賜り、心よりお礼申し上げます。また、本学の大竹義則先生および佐理伴真育先生に大変お世話になり、厚くお礼申し上げます。

## 参 考 文 献

- 朝日新聞・前田浩次「バルセロナの現代美術館計画を見る」1990年5月29日  
石澤卓志『ウォーターフロントの再生——欧州・米国そして日本』東洋経済  
新報社 1988
- 昭文社『スペインの旅』エアリアガイド・シリーズ 1989
- 関西情報センター・KIIS『都市ルネサンス——新生都市の未来像に関する調  
査 平成元年度報告書』1990
- 陣内秀信『都市を読む・イタリア』法政大学出版局 1988
- 東京都編『世界の大都市』1983
- 地球の歩き方編集室『地球の歩き方・スペイン』ダイヤモンド・ビッグ社  
1990
- スペイン政府観光局『スペイン旅の手引』1989年10月
- ヴォルフガング・ブラウンフェルス『西洋の都市——その歴史と類型』日高  
健一郎訳 丸善株式会社 1986
- バルセロナ市役所・Ajuntament de Barcelona (Barcelona City Council,  
Urban Planning and Public Works Department), *Urbansime a Barce-  
lona, Plans cap al 92*. (*Urban Planning in Barcelona, Plans with a  
View to 92*), 1987a.
- Ditto, *Àrees de Nova Centralitat (New Downtowns in Barcelona)*, 1987b.
- バルセロナ市役所・Servei D'estadística, Filled-out Questionnaire for the  
Survey on "Metropolitan Metamorphoses," Kansai Institute of Infor-  
mation Systems, February 1990.
- Barcelona'92 Olympic Organizing Committee, *Games of the XXV  
Olympiad Barcelona 1992*. Pamphlet, 1988.
- Busquets, Juan, Barcelona 1992: New Planning Hypothesis from this  
Experience. Paper for the Second International Conference on "Policy  
Strategies and Projects for Metropolitan Areas," Milano, November 9  
-11, 1988.
- Cheung, C. W., *Urban Development Strategies for the 1990s: a Survey*

1991年6月 張 志偉：オリンピック'92に向かうバルセロナ

- of 16 Cities in the Asia-Pacific Region. *Memoirs of the Institute of Economics Research, Tokuyama University*, Vol. 13, 1991, 25-44.
- Hamada, T. and C. W. Cheung, Cities, Urbanization, Urban Problems and Policy Responses: Some Frameworks for International Comparison. *Memoirs of the Faculty of Engineering, Osaka City University*, Vol. 26, 1985, 127-164.
- Ditto, A Comparative Analysis of Population, Land Uses and Housing in 31 Major World Cities. *op. cit.*, Vol. 27, 1986, 153-206.
- Ditto, A Comparative Analysis of the Image of an Average Household, Land Use Perspectives, Stage of Urban Development, Planning Experiences and Visions in 31 Major World Cities. *op. cit.*, Vol. 28, 1987, 127-170.
- Hiller, H. H., The Urban Transformation of a Landmark Event: The 1988 Calgary Winter Olympics. *Urban Affairs Quarterly*, Vol. 26, No. 1, September, 1990, 118-137.
- Ley, D. and K. Olds, Landscape as Spectacle: World's Fairs and the Culture of Heroic Consumption. *Environment and Planning D: Society and Space*, Vol. 6, 1988, 191-212.
- Molotch, H., The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place. *American Journal of Sociology*, Vol. 82, 1976, 309-332.
- Secretaria General de Turismo, Turespana, *Barcelona*. Pamphlet, 1987a.
- Ditto, *Barcelona City Map*. 1987b.
- Vegara-Carrio, J. M., *Barcelona*. In L. H. Klaassen and M. Berg, eds., *The City: Engine Behind Economic Recovery*. Avebury, 1989, 171-179.
- Wohl, R. R., and A. L. Strauss, Symbolic Representation and the Urban Milieu. *American Journal of Sociology*, Vol. 63, 1958, 523-532.