

## <講演要旨>

# ブラジリアの都市問題

## —パイロット・プランの理想と現実—

堀 哲 朗

(ブラジリア国立総合大学教授建築学部副部長、  
招へい外国人学者京都大学工学部)

ブラジリアは人口45万人までの理想的な近代都市として設計、建設された。しかし、建設後約26年が経過し、現在人口は140万人に膨れ上がり、ルシオ・コスタの基礎設計に基づく飛行機型の都市空間、いわゆるパイロット・プラン地域周辺のスラム化も進んでいる。こうしたブラジリアの理想と現実の乖離の問題を、ブラジリアに居住する1ブラジル人建築家の立場からスライドを用いて報告した。以下その報告要旨である。

ブラジリアは26年前に誕生した世界でも新しい都市である。1955年にジュセリノ・クビシェッキが大統領に選ばれ、5年のうちにブラジルを50年進歩させる、というスローガンを掲げた。クビシェッキの示した一番大きなプログラムは、ブラジルの新首都を国の真中に移すことであった。ブラジルの首都を国の真中に持っていくという考えは、独立以前より始まっていた。ともあれ、あの広大な国土にあって主要な都市は全部海岸に面して発達しており、開発の非常に遅れている内陸部を発達させるためには、政治の中心地が地理的な真中に位置することが大切である、というのが第1の理由であった。第2には、国の安全保障上の問題であって、首都のリオは山と海に挟まれた細長い都市であり、人口密度も高く、こうした所で政治を行なうのは安全の面で良くない、というものであった。こうした考えを引き継ぎ、気候の点でも恵まれている国の一番真中に首都を置き、北と南、四方八方に交通網を整備し、これによって経済や農業関係、工業関係を内陸部で発達させる、というのがクビシェッキの意図であった。

1956年に都市計画案のコンペが行なわれ、各建築設計事務所が27の案を出し、

ルシオ・コスタの案が選ばれた。彼はヨーロッパの建築家の新しい運動のCIAM（近代建築国際会議）に属していた。そして、このグループの都市建設の基礎的な考えを形にしたのがブラジリアであった。それは、住むこと、働くこと、動くこと — 交通システム、レジャー、この4つの点を柱にした合理的で機能的な都市計画が大切である、という思想である。シンプルで合理的なルシオ・コスタの案はコンペで1位になった。クビシェッキ大統領の顧問をしていたオスカー・ニーマイヤーがCIAMに属し、ルシオ・コスタの友人であることも採用に際しての有利な条件となった。

さて、ブラジリアは海拔1,000メートルであり、気候にも水にも恵まれている。その川や池で湧いた水が、アマゾン河、サン・フランシスコ河、パラナ河の3つの大きな河に向けて流れていることから分かるように、地形上もっとも高い所に位置している。そして、ブラジリアを中心に、北のベレン、西のマト・グロソ、北東部のバイアアレシフェ、また南のミナスヤサン・パウロ、これらの都市に向かう道路が放射線状につくられた。ブラジリアの都市計画案は構造的にはシンプルな飛行機の形 — 十字架の形 — である。その頭のところに国会議事堂、最高裁判所、大統領官邸などがあり、翼のところがすべてアパート、日本で言うマンションである。アパート地区の小さな四角が400メートル単位で、翼は全長15キロである。パイロット・プランの地区の住宅には3つのタイプがあり、①四角の中はすべて6階建てのマンション、②西側の区画は2階建てのテラス・ハウス、③湖岸には1戸建ての住宅といった具合に決められている。従って、これら3つのタイプの住宅は一見整然と揃っているようだが、悪く言えば単調である。公共の建物はオスカー・ニーマイヤーの彫刻的設計によってつくられており、見て大変美しいが、実際面ではいろいろな問題を抱えている。例えば、大聖堂の空間は見たところはきれいであるけれども、中に入ると低緯度の強い日差しが照り付け、ちょうど蒸し風呂に入ったように暑く、皆汗をびしょりかきながらミサにのぞむという有様である。また、ショッピング区域では、設計当時、ブラジリアでこれ程車がふえるとは予想されなかったため、舗道に車があふれている。さらには、立体交差も本来信号機のないように設計された都市空間であるのに、車がふえて、他の道路に入る箇所に信号機をつけなければならなくなっている。歩行者についての問題もある。パイロット・プランの翼の中心を北から南に走っている自動車道路には、セントロ — 中心街 — の近くで、地下を通過して反対側へ渡るよ

うになっている。しかし、セントロから外れるとトンネルが狭くて薄暗いため、皆その上の道路を渡る。だから、よく車にひかれて、1カ月に必ず1～2名の死者が出る。

パイロット・プランでは、銀行の地区は全部銀行、ホテルの地区は全部ホテル、という風に地区で分けられており、一見合理的である。例えば、ホテルの泊り客は、ホテル地区へ行けば、安いホテルから高いホテルまで好みのものを選択できるのである。しかし、問題は、泊り客が夜、散歩に出掛ける時には、セントロまで歩けば遠く、タクシーに乗れば近過ぎる、という不便さが生じることである。つまり、何もないホテルとホテルの間をトコトコ歩くことになり、これが街の空間上の問題を引き起こしている。6階建てのマンションについても問題がある。地上1階の部分が柱だけなので、景観の面では緑がどこからでも見えて美しい。しかし、建物が地面についていないので、人が道を歩くことがなく、居住者には隣近所との交際の機会が少なくなってしまう。また、パイロット・プランでは、アパート区域の商店街を、こちら側とあちら側、といった具合に分離しており、例えば、パンやミルクを買うのにも一方の側の住人が道を渡って反対側へ行く必要のないようにして、商品を運ぶ業者の車のみが道を通行するように考えてある。しかし実際には、一方に美味しいパン屋があれば人は必ず道を渡ってそちら側に買いに行く訳で、結局、人は通りを渡って買物をするようになり、当初の計画での裏口が客の出入りする正面となった。このように、科学者や芸術家が頭の中で考えても、実際にはそうした使い方を人がしない、という具合に、やってみて初めて分かる場合が多いのである。人はいつも機械のように動くとは限らない。CIAMのグループは都市を合理的に機械の動くようにつくるべきであると考えたが、ブラジリアのパイロット・プランには合理性の行き過ぎが随所にみられる。

最後に、ブラジリアの抱える最大の問題は、パイロット・プランの中に低所得層の人々が住めないことである。人口を45万人に限定したため、パイロット・プラン内の地価は急騰し、貧しい人はもちろん、中クラスの下の人たちもそこを出ざるをえない。こうした状況に加えて、北部や北東部の住民が大量に流入し、パイロット・プランの周辺でスラム化が進んでいる。そのため、6つ程のサテライト・シティをつくり、そこに住民を入れ、雇用を生むための産業の育成に努めている。今では、パイロット・プランの居住者がサテライト・シティに買い物に行くまでになっている。ルシオ・コスタは、パイロット・プランの翼の中に貧

乏人と金持ちが共に住むことを計画したが、資本主義の国でそれは不可能であった。つまり、職場に近い良い環境であれば、必ず、中クラスの人が購入し、例えば、小さな住宅を2つ買って大きなものに建て直し住み始める。実際、パイロット・プラン内の地区には貧しい人は1人も住んでおらず、皆、サテライト・シティに居住している。そして、毎日、25キロの距離をバスで通勤しているのである。

(文責 住田)