

ベイルート戦災復興都市計画に関する研究

A Study on the Urban War-Damage Reconstruction Planning of Beirut

筑波大学システム情報系准教授 松原 康介

（研究計画ないし研究手法の概略）

2011年3月に始まったシリア内戦は、主に都市部を舞台とする市街戦として展開され、郊外地だけでなく、世界遺産に登録されている旧市街での戦災も確認されている。シリアでは、日本人都市計画家・番匠谷堯二が1960年代にダマスカス及びアレppoの都市計画を担当したのを契機に、わが国による都市計画分野の協力が断続的に実施されており、今日の内戦が収束した後に行われる戦災復興においても、わが国による国際協力がこれまでの実績を活かして広く貢献するものと期待される。とはいえ、内戦が19世紀以来の極めて複雑な歴史的背景を持つことを考えると、具体的にいかなる戦災がいかなる要因によりもたらされたのか、更にはその解消まで視野にいれた復興都市計画の内容をいかにして考えるのかは、未知数と言わざるをえない。

ここにおいて注目されるのが、レバノンの首都ベイルートの経験である。ベイルートは、フェニキア人の交易拠点として形成され、オスマン帝国時代に今日の旧市街（“Downtown”と呼称される）が現出した。続いて、フランス委任統治領（マンガ・フランセ）時代に初の近代都市計画が導入され、第二次大戦後には中東の金融センターとして発展をみたが、両大戦及び内戦（1975-1990）によって戦災を受け、数度に渡る戦災復興都市計画を経験した。その都市計画の通史は、多文化を擁する旧市街の存在、フランス系の都市計画家（ルネ・ダンジェ、ミシェル・エコシャール、番匠谷堯二らは、上記全ての都市の都市計画に参加している）、近代主義の受容、そして内戦と復興といった点で、ダマスカスやアレppo等のシリア都市と共通項が多いのである。そこで本研究では、将来のシリア復興協力に資する研究の一環として、都市計画によるベイルート旧市街の空間変容の過程を通史的に解明することを目的とする。

ベイルートの都市計画史研究はフランス及びレバノンを中心に多くの蓄積がある。植民地期、戦前・戦後を通じて策定（未承認を含む）されてきた多くの都市計画の情報については、フランス建築研究所（IFU：Institut Français d'Architecture）が一般向けの総覧を公刊しているし、最新の学術成果と位置づけられるEric Verdeilの研究⁹⁾は、拡大期（1946-75）のベイルートの全市域を対象に、都市計画・都市政策の歴史を網羅的に明らかにしている。更に、93年以後の戦災復興都市計画についても多くの報告が出ている。しかし、オスマン帝国期、フランス委任統治領期、近代主義の受容、そして内戦と復興を通じて、それぞれの計画が旧市街をどう変化させたのか、あるいはさせなかったのかを主題とする、実体空間に対応づけた実現実績の検証は十分とはいえない。

本研究では、旧市街地区レベルの空間変容に肉薄するための方法として、東京外国語大学アジア・アフリカ言語文化研究所で開発された「中東都市多層ベースマップシステム」を用いている。これは19世紀より今日までに作成されてきた、ベイルートの主要な都市地図、都市計画図等を、Googles Maps上に搭載しレイヤ化したもので、スケールの統一、図法の相違等に基

づく微細な誤差を修正し、比較分析を容易にするとともに分析の再現性も向上させたというシステムである¹⁸⁾。これにより、既往研究において必ずしも明確ではなかった、計画の変遷と空間の変容の因果関係を踏み込んで議論したい。時系列上の分析枠組みとして、それぞれの計画につき、①計画の背景、②計画内容、③実現実績、の3段階を設定する。①では、主として既往研究に基づき国際情勢も含めた計画の歴史的背景を概括する。②では、計画図中心に内容分析を行う。③では、当該計画の後年に作成された都市地図ないし都市計画図の分析から、当該計画の実現実績を検証し、未実現計画の場合は後継計画における継承関係も確認する。また、空間分析の指標として、1876年時点の旧市街、スーク、犠牲者広場、及び多文化共生の象徴である個別の歴史的施設をシステム上に設定し、各図の比較の際の主要な着眼点とした。

第二次大戦後、国内騒擾を解決し社会政策に注力したシハブ大統領の元で好景気となったベイルートは「中東のパリ」と呼ばれるほどの発展を見た。60年代には人口は急増し70万人にも達した。国際化も進展し、例えば日本の進出を例にとれば、商社や報道機関の支店・支局が設置され、1975年までに、在留邦人は3千人を数えていた。

1953年にモロッコの都市計画局を辞したエコシャールは再びレバノンに戻り、サイダやビブロス、ジェニエといった地方都市の計画業務に当たっていたが、シハブ体制の下で交通網の拡充と住宅供給が急務となったベイルートの都市計画を再び担当することとなった。エコシャールの補佐役には国連専門家・番匠谷堯二が招かれた。番匠谷はアルジェ市都市計画局での4年間の勤務を皮切りに、パリ、コルシカ島、プノンペン等と旧仏領を中心に経験を積み、レバノンでもすでに仕事の経験があった。両者を中心に都市基本計画「ベイルート及び郊外都市基本計画」と詳細計画「中心市街地空間整備計画」の二段階で策定が進み、それぞれ63年、64年に承認された。

業務分担としては、エコシャール自身と番匠谷を「都市計画家・コーディネーター」と位置づける一方、若手のレバノン人建築家達を個々の建築プロジェクトの担当とした。番匠谷もまた単なる補佐役ではなかった。当時のエコシャール-番匠谷間の書簡（パリ21世紀建築資料館蔵）には、「信愛なるバン（番匠谷）、様々な理由で一緒に仕事ができず申し訳ない、今度ベイルートで高速道路と都市基本計画の作業を一緒にします、それまでがんばってください」という趣旨の記述があり、海外を飛び回っていたエコシャールに代わり単独で作業を進めていたことがわかる。

「ベイルート及び郊外都市基本計画」は43年計画及び52年計画を基に発展させた交通計画と、南部等の郊外の新市街拡張計画から構成されている。三方向の幹線道路、旧市街と外縁部を囲む環状道路計画はそのままに、西側に延びる道路等が追加されている。これは急速に発展してきたハマラ地区等のムスリム居住区に対応したためである。

「中心市街地空間整備計画」は、旧市街外縁部の「ガルゴウル地区」及び「サイフィ地区」の再開発の提案であった。計画方針は9原則として提示された。

計画方針の骨子は、旧市街という経済の核の強化が必要であるが、歴史もまた重要であり、旧市街に手を付けることなくその外縁部の二地区を高度利用する、というものである。二地区には19世紀以来の公共建築は殆ど存在せず、古い建物が存在しない限りで開発は可能という記述も見られる。更に、計画付図の一つに二地区の再開発のボリュームスタディ写真があり、具体的には高層部を含めた業務都心が目指されていたことがわかる。要するに、旧市街

に隣接の拡張二地区を合わせ、新しいセンターを現代のスケールに合わせて創造するという構想であった。

4-3 実現実績

1975年（推定）の都市地図からは、「都市基本計画」で計画された環状道路のうち、南辺にあたるシェハブ通りは広幅員で実現しているが、東辺・西辺ともに未実現のままである（東辺はトンネルが確認できない）。しかし、環状道路を含め、多くの道路計画は内戦後の戦災復興都市計画において継承されることになる。なお75年の地図からは郊外の幹線道路及び沿道の住宅地が実現していることも確認でき、都市拡張を一程度コントロールしたと推察される。

一方「中心市街地空間整備計画」も、75年より勃発した内戦の影響で、二地区の再開発は即座には実現することなく終わった。しかし、旧市街の保全と周辺の開発という計画方針は、道路計画同様に内戦後に継承されることになる。

内戦前のベイルートは、成熟し保全の対象となった旧市街地と、これを不完全ながら囲む環状道路等の骨格的道路網によって構造化されていたといえる。

（実験調査によって得られた新しい知見）

通史としてみたとき、最も大きな改造は委任統治領期になされ、ここで歴史的施設も少なからず喪失されているが、放射状道路の後には旧市街はほとんど手を付けられておらず、もっぱら保全の対象として扱われてきたといえる。これは、ともすれば交通開発中心の評価に偏ってきたエコシャールの計画も含む。とりわけ旧市街を囲む環状道路のアイディアは43年計画において、また旧市街の隣接二地区を開発するというアイディアは63年計画において、それぞれ初出し、以後継承され断続的に実現されている。既往研究で明示されることの少ないエコシャール計画の、ベイルートの骨格を作った重要性、また63年計画については番匠谷堯二の貢献についても指摘できよう。その後、内戦によって喪失された最大の旧市街空間はスークであり、2011年にショッピングモールとなった。また、旧市街と郊外との格差に基づく社会的な課題も大きく、歴史的空間の破壊や貧困・危険地帯の形成が認められる。

こうしたベイルートの経験は、歴史的施設の多文化共生、スークの消失、難民の発生といった、シリアの戦災復興都市計画の課題を考える上でも重要な事例となろう。

（発表論文）

松原康介「戦災復興都市計画によるベイルート旧市街の変容過程 -中東都市多層ベースマップシステムによる分析から-」都市計画論文集、2013年11月、48-3号、213-218頁