

# オットー・ヴァーグナーの『大都市』：翻訳と解題

海老澤 模奈人\*

Otto Wagner's *Die Großstadt* : Its translation and bibliography

Monado EBISAWA\*

This paper consists of the translation of Otto Wagner's essay *Die Großstadt* from German into Japanese and its annotated bibliography. Otto Wagner (1841-1918) was the most influential Austrian architect in Vienna from the end of the 19th to the beginning of the 20th century and is famous for his architectural works, e.g. Majolikahaus (1898-99) and Postsparkasse (1904-06, 1910-12), and his book *Moderne Architektur*, firstly published in 1895. In his essay on city planning *Die Großstadt*, published in 1911, Wagner discussed the prospective development of a great city and presented its vision.

In the following bibliography the position of this essay in Wagner's life, an outline of the essay and its characteristic and significance are explained.

## 1. 解題

本稿は、19-20 世紀転換期を中心にオーストリアのウィーンで活躍した建築家オットー・ヴァーグナー (Otto Wagner: 1841-1918) の晩年の論考『大都市 [Die Großstadt]』(1911) を翻訳し、解題を付すものである。訳文は資料として後半に掲載し、前半で解題をまとめている。解題では、ヴァーグナーの生涯における『大都市』の位置づけ、『大都市』の内容と構成、そしてその特徴と意義について論じる<sup>1)</sup>。

### (1) オットー・ヴァーグナーと『大都市』

オットー・ヴァーグナーは、華々しい文化の開花期を迎えた 19 世紀末から 20 世紀初めのウィーンを代表する建築家であり、世界的に見てもこの時代の特筆すべき建築家の一人と言える。彼は、建築設計、都市計画、著述、教育と、建築に関連するさまざまな分野で業績を残した「総合力の建築家」であった。マヨリカハウス (1898-99) や郵便貯金局 (1904-06, 1910-12) のような近代建築史上に残る建築作品を設計し、ウィーンの都市計画を主導すると同時に、現在まで使われる市内交通の基礎を築いた(彼がウィーン市内に建設した 60 ほどの建築の内、半数以上は市内鉄道の駅舎である。さらに鉄橋や水門など

の土木建造物も設計している)。さらに『近代建築』(初版 1895 年)と題する影響力のある理論書を著し、ウィーン造形芸術アカデミーの教授として数多くの才能を育てた。彼の弟子の中には、ウィーン工場の建築家として知られるヨーゼフ・ホフマン (1870-1956)、プラハで活躍したチェコ人ヤン・コチェラ (1871-1923)、リュブリャナで活躍したスロベニア人のヨーゼ・プレチュニク (1872-1957)、またアメリカに渡ったルドルフ・シンドラー (1887-1953) などそうそうたる人物がいる。20 世紀初頭ウィーンの建築家として名高いアドルフ・ロース (1870-1933) は、ヴァーグナーのもとで教育を受けたわけではないが、彼に敬意を抱いていたという。

ヴァーグナーが建築家としての最盛期を迎えるのは 1890 年代半ばから 1910 年頃であり、一般に世紀転換期 [Jahrhundertwende] と呼ばれる時代と重なる。当時彼はすでに 50 代後半から 60 代と、決して若くない年齢にあった。ヴァーグナーは主著『近代建築』の中で、建築家の成熟期は他の芸術家と比べてはるかに遅れてくると述べ、「建築家の成功に満ちた活動が 40 歳過ぎになったとしても、確かに、度外れだというわけではない」と主張している<sup>2)</sup>。まさにその遅咲きの建築家の姿を実践したのが彼

\* 東京工芸大学工学部建築学科准教授  
2010 年 9 月 15 日 受理

であった。

この最盛期にヴァーグナーは、ウィーン市の総合整備計画設計競技の勝者になり (1893)、ウィーン造形芸術アカデミーの教授に就任し (1894)、『近代建築』を著し (1895)、カールス・ブラッツの駅舎 (1898-99)、マヨリカハウス、郵便貯金局、シュタインホーフの教会 (1905-07) といった代表作を生みだしている。そして主要な作品が世に出た後の 70 歳に達しようとする晩年、実践者としてかかわり続けた「都市」への考えをまとめたのが、本稿で訳出する『大都市』である。

この『大都市』は、単独で出版されたために著作となっているが、実際には分量は少なく、わずか 23 ページの小冊子であった<sup>3)</sup>。副題に「その一考察 [Eine Studie über diese]」と付されている。文章の冒頭にもあるように、アメリカのコロンビア大学からの講演依頼を契機にまとめられたものであり、英語版は *The Architectural Record* 誌に掲載されている<sup>4)</sup>。彼のまとめた形での都市論としては、おそらく最初で最後のものと思われるが、実はそこで示されたさまざまな提案は、『近代建築』の中ですでに断片的に語られていた。それらを都市全体という視点からまとめ直したのがこの著作なのである。さらに同書では彼の理想とする都市像を明示する 3 枚の図版 (図 1～3) が加えられており、それがこの著作の意義を高めている。

## (2) 『大都市』の内容と構成

この論考は、どこか特定の都市ではなく、一般的な大都市の将来的拡張に対する解決策を示すために書かれたものであった。そこで繰り返される基本原則は、大都市の形成は偶然に委ねられるべきでなく、芸術を通して美しく実現されなければならないということである。ヴァーグナーが述べる「芸術」とは何を指すのか。その望ましい在り方として挙げられているのが次のようなことである。

まず、大都市では安価な住居が求められるために、必然的に住宅は画一化される。画一化は「紋切り型」の危険性をもつが、そこに芸術を介入させ、広い道路を用いることで、画一性が記念碑性へと高められるのだと言う。そして、そのモチーフを、適宜、「中断」させることで<sup>5)</sup>、さらに芸術的な効果が得られるのだとも述べる。

また彼は、「都市の外見 [Stadtphysiognomie]」の重要性を説いている。それは、工業・産業・流行・趣味・便利さ・豪華さなどの助けを借りて、芸術的理解の乏しい一般人や訪問者の目を芸術へと向けさせる役割を持つものである。具体的には、美しい店舗によって飾られた放射状道路の連なり、芸術的に質の高い建築作品や記念碑などが配置された広場などである。

他方で彼の芸術観と相容れないのが、目的に反する装飾 (たとえばリザリット、塔、破風など) を用いた都市の「飾り立て」であり、また、「動機のない道路の屈曲や、不規則な道路・広場」など、ピクチュアレスな道路景観の実現を目的とした解決法である。この「不規則さ」や「ピクチュアレスな道路景観」といった言葉は、おそらくヴァーグナーと同時代人のカミロ・ジッテの都市計画手法を念頭においたものだろう。ヴァーグナーは、名指しこそしないものの、『芸術的原理に基づいた都市計画』(1889)<sup>6)</sup>以来、独逸を中心とした都市計画に影響を与えていたジッテに対して、批判的な立場を示していたのである。

具体的な都市システムの提案に移って彼が目をつけるのは、都市の周辺部である。都市の歴史的な中心部には手を加えずに、今後の建設が見込まれる周辺部のみを、明確なシステムに基づいて計画すべきだと主張する。具体的には、周辺部をそれぞれ 10～15 万人収容の区 [Bezirk] に分割する。各区には住宅建築、公共建築、交通施設、衛生施設などがバランス良く設けられ、さらに公園、庭園からなる戸外中心地 [Luftzentrum] が配置される。その具体的なイメージとして、ウィーン 22 区の将来像を描いたスケッチが添付されている (図 3)。そこに示されたように、ヴァーグナーは、大都市の住宅として集合住宅を推奨し、一戸建てを敬遠する。集団の中に「数字」として潜在することを好む大都市の人間にとって、一戸建ては相応しくないというのがその理由である。

各区は、都市の中心から 2～3km 間隔に置かれた環状道路と、中心部から郊外へ延びる放射状道路によって囲まれる領域に順番に配置される (図 1)。それゆえ各区は、都心の外側に均等な距離を保ちつつ配置された (それ自体が各種の機能を備えた) 小都市のようなものとなる。このシステムにより、原

理的には大都市は無限に拡張することが可能となる。その拡大を支える鉄道交通は、環状交通と放射状交通の組み合わせからなり、それを用いればどの目的地にも一度の乗り換えで到達できることになる。

ただ実際には、各区は一樣ではなく、場所によってさまざまな性格付けがなされることもある。たとえば見本市会場、大規模な工場、墓地、気球庫、スポーツ会場などは、利用頻度や立地条件の特殊性から、すべての区に必要なものではなく、特定の区に設けられるべきものとされる。とりわけ興味深いのは、墓地に関する説明である。墓地は人々が頻繁に訪れる施設ではなく、一年に数日程度利用が集中する場所であり、都市に2、3箇所あれば十分とヴァーグナーは述べる。そしてその場合、「距離は問題ではない」とし、その理由として「すべての大都市は、近い将来、死体輸送を鉄道によってのみ実施することが可能になる」と説明する。この主張は、ウィーンの市内交通の建設に携わったヴァーグナーならではの言えるが、自動車輸送が主体となった現代都市の状況とは異なっており、時代性を表す言葉にもなっている。

続いてヴァーグナーは、大都市の拡大を支える財源の問題を考える。彼は私的な「投機」によって大都市の自律性が失われることを嫌い、自治体の財源確保の可能性を探る。一つは、ガス、電気、水道、交通などのインフラ設備を自治体が所有・管理し、財源として利用する方法であり、もう一つは、都市拡張に伴う地価の増大を有効に活用する方法である。すなわち、未開発の外縁部の土地を自治体が前もって獲得し、将来、地価が上がった後に売却することで利益を得るという方法である。そのために、土地徴収法の導入と都市地価増大基金の創設が提案される。

### (3) 『大都市』の特徴と意義

このヴァーグナーの都市論では、都市の全体像、そしてその部分についての具体的な提案がなされており、都市計画理論としての一応の体裁は整えられている。また、これからの都市発展の基盤となるべき、経済面での対策も考慮されている。しかし同時に、この論考が都市計画の理論的提案としての緻密さに欠ける印象を与えるのも確かである。実際ヴ

ァーグナーも「このスタディーに当てはめられる尺度は、粗野なスケッチ程度のもの」と述べている。

この論考の説得力を弱めている要因の一つが、ヴァーグナーがところどころで用いる抽象的な概念の存在である。その代表的なものが「芸術」である。

すでに述べたようにヴァーグナーは、都市形成の絶対的な基盤を「芸術」に求めようとする。まず冒頭で彼は、「目的の遂行に際して起こりうるすべての物事に対して、芸術が厳粛さを付与するという原則」が必要と述べる。そして最後の言葉として、「100万の市民が満足して居住できるという大都市の目的が完全に達成されるのは、それが美しい都市であるときであり、その美しさが芸術を通して到達されるときに限られる」と締めくくる。

ヴァーグナーにとって、芸術の復権は重要なテーマであった。19世紀の建築実務で幅を利かせていた「技術者」たちから、芸術としての建築の地位を取り戻すこと。それを使命に、彼は建築の実践が続けていた。『大都市』の中でも、「芸術と芸術家が発言を許されること、美を破壊するような技術者の影響力を永久に制圧すること」が大都市整備において主題とならねばならない、と主張している。

本来、ヴァーグナー建築論における「芸術」とは、主著『近代建築』の記述からもわかるように、単なる見た目の美しさだけを対象とするのではなく、構造や材料、さらに必要性や近代性といった抽象的な問題も含む、包括的な概念だったと考えられる。しかしながら『大都市』では、その最後の文章が端的に示すように、「芸術」とはすなわち都市の外見の問題としてしか語られていない。美しい都市、魅力的な表情をもった都市、芸術的感性にあふれた都市によって大都市をつくりだそうと語るヴァーグナーの姿は、都市の複雑さを直視しない、あまりにも楽観的なものに映るのも確かである。

また、冒頭と最後に登場する「大規模さ」[Großzügigkeit]という言葉も抽象的でわかりづらい。この言葉はあるいは「壮大さ」とも訳せるが、いずれにしても都市の個別の問題について微に入り細に入り語るのではなく、今こそ大規模なヴィジョンをもって都市の将来像を描くべき、という建築家の意志表明を裏付ける言葉と見るべきかもしれない。

そのように考えていくと、この『大都市』という

論考は、都市計画の厳密な理論というよりは、むしろ実践的な建築家が都市に対して示したヴィジョンとして見るべきだということがわかる。

ヴァーグナーが提示するのは、明快な古典主義的美学にのっとった近代人のための都市像である。都市の発展を偶然性に委ねるのではなく、建築家の強い意志で、彼は都市をコントロールしようとする。匿名性を求める近代人のために画一的な集合住宅を提案するが、それが単調にならないように芸術的な配慮を加え、理想とする都市の姿を「美しく」描き出す。その都市像(図3)は、高層住宅が建ち並ぶという点で未来志向的だが、その建築が依然として古典主義的な建築様式を連想させるという点でどこか古風なイメージも漂わせる。

ただ重要なのは、彼の都市像が、当時一方で影響力をもっていたカミロ・ジッテ流の伝統志向の都市計画に対して、近代性を志向するもうひとつの都市の姿を明瞭に示したことである。それは少なからずその後の建築家に影響を与えたと考えられる。イタリア未来派やル・コルビュジエ、ルートヴィヒ・ヒルベルザイマーらが提案した高層建築が建ち並ぶ都市の姿は、ヴァーグナーを先駆けとするものと言えよう。彼らと比べて、ヴァーグナーのヴィジョンがやや古風な印象を与えるのは、近代の先駆者ゆえの時代性に起因するのだろう。

ヴァーグナーが唱えた「無限に拡張する」大都市は、粗削りで楽天的なヴィジョンであったが、確かに20世紀の都市の一面を言い当てていたのである。

## 注

- 1) 筆者はすでに別稿(拙稿「オットー・ヴァーグナーの『大都市』について」『2004年度大会(北海道)学術講演梗概集 F-2 建築歴史・意匠』、日本建築学会、2004年8月、pp.63-64)で『大都市』の紹介を行っている。本稿の解題第2節「『大都市』の内容と構成」は、前稿の一部に加筆・修正を施し、内容を改めたものである。
- 2) オットー・ヴァーグナー『近代建築：学生に与える建築手引き』樋口清・佐久間博訳、中公評論美術出版、1985、p.16(原書：Otto Wagner, *Moderne Architektur: Seinen Schülern ein Führer auf diesem Kunstgebiete*, Wien, 1895, 1899, 1902,

1914(邦訳は1902年の第3版を底本とする。1914年の第4版では原書タイトルが変更されている。))

- 3) 出版社はウィーンの「Verlag von Anton Schroll u. Komp.」である。本翻訳ではウィーンのオーストリア国立図書館で複写したリプリント版を参照した。この論考は、オットー・アントニア・グラフ編のオットー・ヴァーグナー作品・遺稿集にも再録されているが、章のタイトルが一部抜け落ちているなどの問題がある(Otto Antonia Graf, *Otto Wagner. 2: Das Werk des Architekten 1903-1918*, Wien/Köln/Weimar, 1994 (2.Aufl.), pp.640-647)。
- 4) “The Development of a Great City by Otto Wagner: together with an Appreciation of the Author by A.D.F. Hamlin”, *The Architectural Record*, No.31, 1912-May, pp.484-500. この英語版では、『大都市』の3つの図版の内、ウィーン22区の鳥瞰図(本稿の図3)しか掲載されていない。しかしそれとは別にヴァーグナー作品の写真(シュタインホーフの教会など)やドローイング、彼の顔写真などが掲載されており、アメリカにおけるヴァーグナーの紹介も兼ねているように見える。
- 5) ここでの「中断」は、広場などの挿入を意味していると考えられる。
- 6) Camillo Sitte, *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen*, Wien, 1889 (邦訳：カミロ・ジッテ『広場の造形』、大石博雄訳、鹿島出版会、1983)

## 2. 翻訳

### 『大都市』

オットー・ヴァーグナー著

#### ■はしがき

1910年3月18日に筆者がコロンビア大学のA.D. ハムリン教授より受け取った一通の招待状が、この文章の最初のきっかけとなった。その内容は、ニューヨーク・市の後援により同市で開催される「都

市芸術のための」国際会議において、筆者に講演を依頼するものだった。

1910年のベルリンでの総合的な都市計画展覧会への出展要請を委員会から繰り返し受けていたことや、さらにその後、ウィーンの建築法規のための研究集会が開かれ、そこで「オーストリア建築家協会」によって主張された見解を知るに及んで、筆者はこの問題に関する自身の見解を公表しようという意図を持つにいたった。というのも、「オーストリア建築家協会」によって提示された、上述の研究集会の書類は、大規模さ、整備、建築線計画においても、また、芸術へのあらゆる配慮が欠如していた点でも、非難されるべきものだったからである。

本論が、「大都市」の問題に対して必要とされるすべての解決法について言及できていないとしても、それについて詳細な理由づけをする必要はないだろう。この研究は、本来、都市芸術に関する講演としてだけ考案されたものなのだから。

これまでの展覧会、出版物、講演などでは、どれもこの問題に対して具体的な成果を提示していなかったものであり、そのために筆者自らがきっかけをつくる必要があると考えた提案が、本論には収められているのである。

## ■都市の景観

以下の考察は、ある特定の都市ではなく、一般的な大都市を対象としている。とくに大都市の将来的拡張とそれを存続させるための整備という二つの問題への解決法を考察の前面に出している。ここで提示される見解は、前衛論者のラディカリズムを支持するものでも、都市計画問題における歴史家の嘆きを代弁するものでもない。むしろ本論が出発点としているのは次のような原則である。すなわち、このような問題を解決するもっとも重要な要素は、目的の綿密な達成にあるという原則、加えて、この目的の遂行に際しては、**芸術がそこに生起するすべての物事に対して厳粛さを付与しなければならない**という原則である。

今日のわれわれの生活方式、日々の行い、そして技術・科学に見られる成果は、千年前、さらにはごく近い過去とも異なったものであり、それゆえ常に生成・発展するものなのだから、芸術はこの状況に、そしてわれわれの時代に対しても表現を与えなけ

ればならない。それゆえ芸術は、都市の景観をその時その時の人間に適応させる必要がある。

郷土芸術、都市景観への適合、都市景観における居心地などといったしばしば好まれるスローガンは、芸術を教科書のみから知り判断する人々によって語られるような感があるが、実際、そのような人々がしがみつく常套句以外の何ものでもない。というのも、彼らは大都市の建築問題に対峙したとき、ただ途方に暮れてただ立ちつくすだけなのだから。本当の建築芸術家のみが、美しくて古いことと、ただ単に古いことの違いを区別し、慎重に検討する術を知っており、さらに美しいものを不法に破壊することや、すでにあるものをコピーすることに思案を巡らすこともない。そして、残念ながら非常に好まれている都市の「飾り立て」についても考えることはない。彼らはいかなる建築芸術的不作法さとも無縁なのである。

われわれの民主主義的な活動においては、安価で健全な住居を求める切実な要求や、生活方法における経済性の強要に伴い、一般性が押しつけられるが、それは結果として住宅の画一性をもたらすことになる。それゆえこの画一性も、将来の都市景観に強く現れることになるだろう。個々の住居は同一容積および同一平面の高層の住宅となる。高層の住宅は、建設費と賃貸料を低層の住宅よりも低く抑えることができる。もちろんその際、地価、基礎、屋根は、一度だけ計算に入れればよい。そのうえ今日、「時は金なり」という言葉がこれまで以上に考慮されているのだから、住宅・オフィス建築の階数を7階もしくは8階まで増やすこと、そして（もしも自治体が許可するのならば）超高層ビルを建ててしまうことは、都市の中心においては当然のことと言えよう。

住宅の数はどの大都市においても公共建築の総数をはるかに凌ぐだろう。そのため、それらを集合的に配置する場合、道路で囲われた、長く、同形状の街区が形成されることになる。

われわれの時代の芸術は、広い道路を用いることでこの画一性を記念碑性へと高めた。そしてこのモチーフをうまい具合に中断させることによって、芸術的に十分に活用する術を知っている。それゆえ、もしもそのような場合に芸術が正当に介入するのであれば、「型にはまった都市」が組上に載せられるようなことは絶対ない。このような話題が出る

のは、常に芸術に発言が許されないときのみである。合目的性と経済性から生じた住宅建築の画一性は、残念ながら、たとえばリザリット、塔、破風、柱、装飾といった目的に反するものを用いることで、これらの実用建築に対してまったく不快で芸術的に価値の乏しい過剰な外部装飾を付け加えることとなった。そのような成金趣味の滑稽さがもたらす作用を、近代的な幅広の道路がいくらか和らげるのは良いことである。

同様に根拠に乏しく、芸術的に好ましくないのは、**意図的に**作られた動機のない道路の屈曲や、不規則な道路・広場といった解決策である。それらは、名目上はピクチャレスクな道路景観を実現させることを目的としている。確かにどの大都市にも多かれ少なかれそのような屈曲した道路や不規則さは必要である。しかしそれらは、道路や交通の組織に基づいて成立する場合、もしくは敷地の状況などに起因する場合に限って、芸術的に歓迎されるのである。都市の代表的な表現は、既存の美と新しく創造される美の両者によって生じるのである。

都市の景観に最も大きな影響を及ぼすものは、「都市の外面的特徴」である。そこには、最初の印象をできる限り好感の持てるものにするという難しい課題が課せられている。この印象は、大都市の外面的特徴が持つ「表情〔ミミック Mimik〕」、すなわちこの場合では、都市景観における活気のある生活というものに左右される。大都市の最初の印象にとって決定的だと思われるのは、一般人、さらには外部からの訪問者も圧倒的多数において — まさにそのことが問題なのだが — 、芸術への理解が欠けているという状況である。それゆえ芸術は、このような一般人が望む興味と快適さを呼び起こすべきであり、好ましい印象を確実に当てにできるような場所から導入されなければならないだろう。工業、産業、流行、趣味、便利さ、豪華さなどは、芸術の恒常的な表現手段である。それゆえ、好意的な評価が芸術作品自体にも与えられるために、上述した要素を通して、一般人の視線を芸術へと向けることは自然なことである。美しい店舗（そこから国および都市の芸術的産物が合図を送る）によって飾られ、途切れることなくつらなる放射状道路、その道路を多くの人が大急ぎで通り過ぎる。別の道路、それは

ぶらぶら歩きに適したものであり、散歩する人々に互いに見とれあうことで満足させ、さらには、カバンの大きさからぜいたくさを査定することもできるだろう。数々の美しく良質なレストラン、そこはお腹の満足感と憩いをもたらす。広場、そこでは芸術的に質の高い建築作品もしくは記念碑などが訪問者に思いがけず提示される。そして、その他ほとんど言及されないような数多くの要素も。これらがまず第一に、都市に魅力的な表情を与えるものである。それに加わるのが最良の交通手段、申し分のない道路清掃、あらゆる快適さを内包し、すべての社会的地位を考慮した宿泊施設である。これらによって、芸術に無関心な一般人が大都市に対して好印象を抱くための主要な条件がまとめ上げられる。たとえばこれらのものごとのすべてに対して、その長所や短所が評価されようと、常に美的な、すなわち芸術的な価値は決定的である。この芸術的な価値によってのみ、住民と来訪者の最初の印象を心地よいものとして満足させることが可能となる。そのような準備がなされていれば、住民と来訪者の双方とも気分良く、芸術の見せかけに心を占められることもほとんどなく、すでにある美しいものや大都市の芸術の蓄積へと通じる「殉教の道」へと足を踏み入れることができるだろう。

大都市がその目的をより良く達成し、住人のより大きな快適さを呼び起こし、そしてそこで芸術がより多く発言を許されるならば、大都市はより美しくなるだろう。都市の整った外観、きちんとした清潔さは常に都市芸術と結びつく。そこに各々の都市行政に対する示唆がある。

大都市の生成や、その将来の形成に対して芸術が及ぼす影響については、今日ほとんど無視されている。経済的な強制が、この事実の主要因を形成しているのではない。むしろ要因は一般人の芸術創造に対するまったくの無関心さ、さらには芸術的感性の欠如にある。群衆は数千年もの間、つねに都市計画における芸術を権力者にゆだねてきた。そして現在、その場所には独立した自治体が足を踏み入れており、必要な芸術的感性を提示しなければならないのであるが、そのことを多くの人は見落としてしまっている。

大都市の最外縁では、土地の境界、野道、水路、小さな土地高低差、木、そして堆肥の山までもが、

後に簡素な建築を配置する際の前提となる。そしてこれらがさらに道路や広場などの配置に決定的に作用する。その結果、最初は田舎にあった要素を偶然に導入したはずが、そこから最終的な都市景観が成立してしまう。

しかし、そのようなものを芸術的な大都市形成の基盤とするのは適当ではない。その場合、望まれ、努力されるべき美しい都市景観はどうなるのだろうか。公共建築を熟考した上で配置することはどうなるのだろうか。戸外の中心地<sup>1)</sup>や絵になるような景観の配置はどうなるのだろうか。最良の交通路はどうなるのだろうか。今後生じる建設地にとって合目的かつ経済的にふさわしいものである直線路はどうなるのだろうか。そして、どの大都市においても求められるべき位置確認の必然性はどうなるのだろうか。

これらのことからわかることは、大都市の形成については偶然に任せてはならないということ、むしろその基盤を熟考した上で決定していかなければならないということだ。その基盤を創り出し、この目的に到達するための道筋を示すこと、それが本論の主要な目的と言えよう。

多くの人々が小さな都市や田舎よりも大都市への居住を好むことは、おそらく疑いないことだろう。大都市の住民の大部分は、職業によってそれを強いられる。収入、社会的地位、快適さ、ぜいたくさ、低い死亡率、精神面・肉体面でのあらゆる救助策が用意されていること、良い意味・悪い意味での気晴らし、そして芸術、これらが大都市の外見のモチーフとなる。

大都市の増大を引き起こす原動力の多くは、互いに影響を与え合う。

経済的要因は、それと内的な関連性を持っている。それゆえ、都市行政が大都市の増大を促すことは、まったく不思議ではない。都市行政が住人および外来者の流入に対して影響力を行使することは、それゆえある程度は当然のことなのである。

## ■整備

大都市の骨格を形成するのは、交通路、川、海、湾、敷地の状況などである。大都市の整備は、すでに示唆したように一つのシステムに従うことによるのみ実施されねばならない。このシステムは必

然的に二つの部分に分かれる。

一つは、都市の中の古い、現存している地区の整備であり、もう一つはこれから計画される地区、すなわち継続的な都市拡張に関する整備である。

都市内の古い地区の整備は、現在の美しさを守り、それを都市景観に有効に役立てることに限られるだろう。

交通の諸条件、衛生上の必要条件、非常に多くの美しいものが個人の所有であるという状況、多くの施設が古さや実用性において限界に達しているという状況、そして社会的・経済的な状況、これらが大都市内の既存地区の整備に際してはケース・バイ・ケースで検討を促してくるだろう。

このような理由から、既存地区の将来の建築線をあらかじめ決めておくことが強く望まれるのだが、ただしそれは必ずしも厳格に実施される必要はない。言うまでもなく、既存の美と関わりを持つような新しい造形については、都市行政に芸術的評価が求められなければならない。しかし、二つ目の部分は一つのシステムへと変換されうる、いやむしろ変換されなければならないものであり、都市行政は、これから起こることを克服不可能な「手遅れ」の状態にすべきではない。

将来の住民の居住・生活方法に関する大規模な整備、今日なお未知の地域の配線・配管の可能性、大都市膨張に関する「安全弁」の採用、そしてとりわけそれを美しく成形すること、これらが上述したシステムに含まれなければならないものである。

そのような将来への展望を指摘することが、この先の居住方法と関連してどれほど重要であり、いやそれどころか驚愕すべきことであり、警告的であるかということは、30年から50年以内に大都市の人口が倍になるということからすでに読みとれることだ。それゆえ都市行政は、住宅建築、公共建築、交通路、衛生施設などが今日においてすでに適正に配置されるべく、あらかじめ配慮するよう努めなければならない。さもないと、希望する美しい都市景観のかわりに無秩序が生じることだろう。そしてそれを元に戻すには莫大な費用を要することだろう。

大都市の行政を処理するには、区へ分割することが必要であるのは、自明のことだと考えられる。区の適正な配置と境界わけは、システム化された大都市整備の基盤を形成する。

職業（大学）、居住方法、工業・商業地区、風向きなどに基づいてそれぞれの区を決定することが極めて自然である。しかし、労働者、高級・低級の職員、官吏などが特定の区に滞在を希望し、なおかつそうする必要があるときでも、区を完全に一つの特定の目的のために作ってしまうことは適当ではない。公園、庭園、子供の遊び場、学校、境界、交通機関、食糧補給の施設、（司法、政治、建築警察、そして市の）役所、市場、資材の搬出・搬入場所、自動車用車庫、霊安室、そしてもちろん劇場、専門的な美術館・博物館、図書館、兵舎、保護施設、工場、社交のための建築、見本市のための建築など、非常に多くのものがすべての区に多かれ少なかれ備えられていなければならないのである。というのも、公共建築の中には一世紀以上も前もってその目的を設定することができないものが相当数あり、そのため、将来に同様のもしくは類似した目的に使う建築があるとしたら、それは区の成立段階においてのみ組み入れることが可能であるからである。

当然、区は都市の中心を囲むように、環状にゾーンとして配置される。この区が、与えられた状況から閉じた円になるか、もしくは切片としてのみ可能かどうかということは、それほど重要ではない。都市の中心からの距離は、建設可能な範囲に達しているかという点や、人々の定住をどこから開始させるかという点との関連で、常に決定的なものとなる。

環状ゾーンは、多くの場合、大都市領域へ通じる放射状道路によって、いわば自動的に区へと分割される。

一つの区に密集する人口の上限は、経験的に判断して、10～15万人である。当然、この上限に達するべく、1、2、もしくは3つの区が一つの行政の中心地に編入されることもあり得る。

10～15万人の人口に必要な住宅を建設する場合、各区約500～1,000ヘクタールの用地が相当する。それゆえ、都市の中心部を約2～3キロメートルずつ距離を隔てた環状の道路によって取り囲み、その結果成立するゾーンにいくつかの区を組み入れるという考え方は目的になっている。

システムに沿った大都市の整備においては、とくに主要な放射状道路が、将来の交通などの要求に十分対応できるような道路幅を保つように注意する必要がある。他方、環状道路は予期されること、さ

らには未知のことにも対応できる必要があろう。環状道路の幅は80～100メートルと仮定できる。大都市のすでに建設がなされている地域では、環状道路を挿入することには大きな困難が予想される。ただし、これらを既存の道路と併合することができるし、上述した規模以下にとどめることもできるだろう。

後から示すように、それぞれの区は十分に考慮された計画に従って、前もって厳密に設定された間隔をおいて成立する。すなわち、中心の周りに配置された小さな都市からなる一群のグループを形成するのであるから、**すべての区**に公園、庭園、遊び場の形をした十分な戸外中心地が提供されることは、森林や草原帯を取り入れるように構想するよりもより正当なことのように思われる。その際、都市を取り囲むように広がる帯状地域〔ギュルテル〕は、それを回避することも実際には可能な、確定された包囲帯となるだけである。今日のわれわれの感覚からすれば、大都市は無限に拡張するに違いない。その上、そのような帯状地域は、必然的に交わる放射状道路と、そこに必ず現れる建築物により外観が完全に不明確なものとなされ、さらに意図していた目的が変化させられることだろう。本論で示した将来の大都市建設に関するシステムは、二つの図面と一つの絵により解説されるだろう。第一の図面には、将来のウィーンが例示されている〔図1〕。そこでは、ゾーンおよび区が、直径14キロメートルを限度として、計画的に拡大していく環状道路の間に配置されている。ただし、もちろん、この幅はいつでも拡大させることが可能である。そして、新しい環状道路の配置には制限がない。

第二の図面は、将来のウィーン22区が、その建設境界に従って実現した模様を示した図である〔図2〕。ここでは、建設の基本として、建物の高さが屋上階を含めず23メートル、道路幅が最低で23メートルとして計画されている。

本論で後に解説する提案と体系的な整備によって、一つ一つの区の主要な部分の計画を自治体の行政が建設を始める前に、芸術的に美しく、交通工学的かつ衛生的に正しく解決することが可能になる。そしてその結果として、目的のみに影響を受けた、一連の美しい都市景観が生じるだろう。その都市景観は、われわれの子孫に連続性をもった造形的な芸術の歴史を提供するだろうし、確かにそれを通して



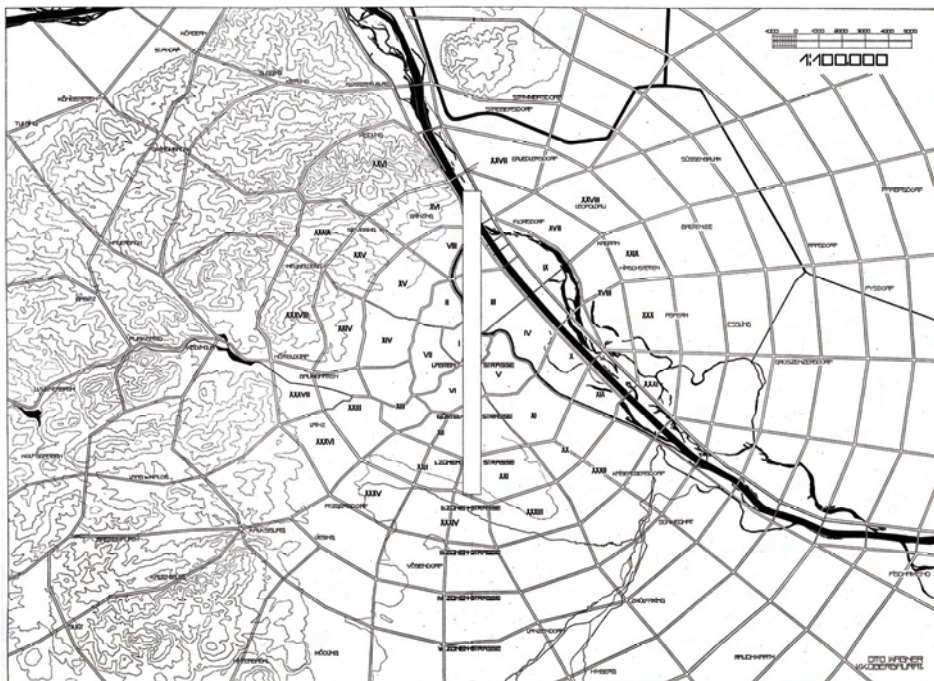


図1. 大都市の整備の例としてのウィーン。ゾーンと放射状道路によって区に分割されている。

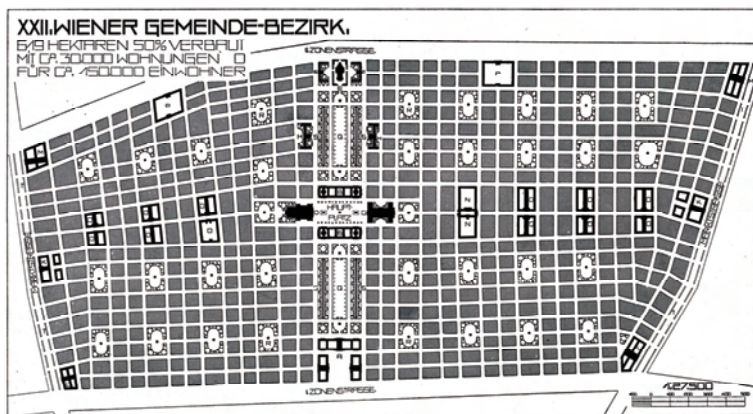


図2. ウィーン22区計画案の配置図

型にはまったあらゆるものは排除されるだろう。さらに各区は、より変化に富んだ形で形成されることになり、その大部分は、たとえば新しいコレクションを収容した芸術施設、そして帝国図書館を備えた学校もしくは大学の学部などというように、特定の目的に対応することになるだろう。

各区の中で公共建築の建設が予定された土地については、もちろんその使用方法が確定するまでは

他の目的に利用することもできる。

国家や州政府、または大規模な芸術コレクションなどを収容するため、中心部に立地していなければならない建築、さらにはそれぞれの区が必要とする建築などは別として、大都市には土地の高低、水路、港湾、特定の地域との関係などが前提となるために、その立地が動かせないような建造物や施設が相当数あるだろう。

同様にそれぞれの区に相応しい建造物や施設もあるだろう。たとえば商品見本市の会場、見本品倉庫、大規模な工場施設、のみの市などである。そしてさらには中心から遠く離れた場所に配置される建造物や施設もあるだろう。たとえば墓地、倉庫、気球庫、兵舎、各種のスポーツ会場（さらに飛行場も）などである。とりわけ墓地は、一年の内の数日しか、交通の処理がほとんど不可能になるような訪

問者数を示す時はない。それゆえ、二箇所か三箇所そのような場所を設けるのが良いということがわかる。この場合、距離は問題ではない。なぜなら、すべての大都市は、近い将来、死体輸送を鉄道によってのみ実施することが可能になると考えられるからである。それゆえ、各区が死体輸送のためのホールを設置することは、今日すでに正当だと思われる。

本論は、大都市に関するあらゆる問題を明らかにすることを課題としているわけではない。とりわけ、大都市内の高低差の問題は取り上げていない。ただし明らかなのは、現在、中心部へと流入する鉄道線路が将来には高架もしくは地下化しなければならないということだ。さらに現在の運河システムを変更してはいけないということだ。同様にここで示唆すべきことは、あらゆる交通手段を操作することは、都市行政の取り組むべき課題だということである。

このことを前提とした時、高速交通を次のように考えることができる。すなわち、恒常的なゾーン内交通と恒常的な放射状道路折り返し交通を設け、どの目的地にも一度の乗り換えで到達できるようにする。高架、路面、地下鉄の間の乗り換えはエレベーターによって可能となる。

ここでの提案が実現されれば、大都市は体系的な整備により、恒常的で自由な発展が確保されるだろうし、「遅すぎる」という不吉な言葉が舞台から消え去るということも確実に主張できるのである。

しかし、大都市整備において常に主題とならねばならない一つの問題がある。芸術と芸術家が発言を許されること、美を破壊するような技術者の影響力を永久に制圧すること、そして今日、「投機」が大都市の自律性をほとんど幻想にしまっているが、そのような吸血鬼の力を極小な範囲で阻止することである。その実現のための財源、成就するための方法については、以下の議論で示されている。

## ■経済面

すでに提案した方法で大都市を体系的に整備し、確実に望み通りに改善しようとした場合、大きな財源も必要となる。その実現のための経済学については、実際まだ話題にすることはできない。なぜなら、この場合、最良のものであってもまだ十分なものではないからだ。それゆえ、大都市の整備・改善に関

連して、行政どうしの競い合いのようなものがすぐにでも論じられるべきである。今は亡き偉大なウィーン市長カール・ルエガー博士は、ガス・電気の供給工場、高泉上水道、路面電車、死体埋葬事業などのいくつかの設備を地方自治体の所有および管理として引き受けることで、正しい目標に対する明確な示唆を与えたのであった。その結果、地方自治体にはかなり豊かな財源がもたらされたのである。

さらなる財源は次の点にある。

大都市の増大は、絶え間ない地価の増大をもたらす。それゆえ、この地価増大を公益、すなわち都市行政に向けることは当然である。これに関する努力は地価増大税という問題を成熟させており、ドイツではすでに法律となっている。もっとも、この問題がそういったやり方で実際に解決されるかどうかは疑問なままである。なぜなら、その問題に対して成功をえるためには、どの段階において着手すべきか、その正しい場所を見つけるのが難しいからだ。たとえばこのウィーンのように、すでに相当なものとなっている税率をさらに上げるべきだろうか。

都市行政に再び豊富な資金の流入を生み出すための一つの簡単な方法は、都市の拡大それ自身によって与えられるものである。詳しく言うならばつまり、自治体の行政が将来のゾーン、すなわち、まったく建設されていない、あるいはわずかししか建設されていない大都市の周りの土地を買い取り、それが建設の機が熟するまでの間、所有しておくという方法を取るのである。当然、この土地を賃貸することによって、購入後すぐに利子による十分な収益が得られる。その一方で、将来的な地価増大は自治体の利益となるのである。

購入した土地が最初は不十分な利子しか生み出さなかったとしても、短期間でその価値が高騰することは確実に期待できるだろう。その価値上昇は、利息、複利、投資時の資本を大きく上回るものとなる。そしてその結果として、数億<sup>2)</sup>にも達するような利益が生じることが期待できよう。

大都市を取り囲む未建設地域については、現在、比較的わずかの金額しか獲得できていないということが正当に主張されるだろう。だが、住民数の増加から推測されることは、この地域の一部は 50 年の内に必ずや建設されることになるだろうし、自治体の所有から（ちなみに、自治体が土地を公用徴収

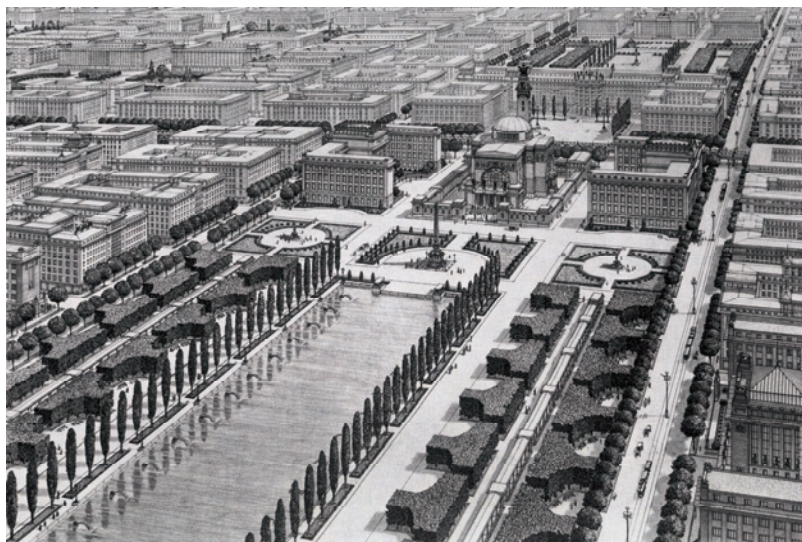


図3. 将来のウィーン 22 区の戸外中心地の眺め

で獲得することは増えるだろう) 個人へと委譲されるだろうということだ。このような経緯はもちろん次から次へと常に刷新されることになる。自治体にとっては、基本価格の調整や土地の賃貸などを通して、都市の拡大を確実に計画通りに進めること、必要とされる公共用地を各区のために確保すること、今日流行りの土地投資を阻止すること、そして結果的に得られた利益でもって最も重要な施設の設立や都市改善を実現することが可能になる。続く素案(図1)は、例として将来のウィーン 22 区を示したものである。全体の面積は 5,100,000 平方メートルで、その 50% を公共用地として差し引くことにより、2,550,000 平方メートルが残る。そこに、平方メートル当たりわずか 20 クローネの地価上昇を見積もったとしても、5,000 万クローネの付加価値が見込まれよう。

総合的な値は、軽々とさらに高くなるだろう。ただ大都市行政は、土地の価格を管理することにより、区の拡大を調整することができる。その際、直接に高層の住宅を建設するという方法が取られるのだが、そのような高層住宅の建設は、言うまでもなく地価を上昇させるものとなる。

そのような自治体の補助的財源により、住宅や利益の多い施設、たとえば自営の煉瓦工場などを実現する見通しが開ける。それらは大都市行政にとってさらなる財源を供給するにはもってこいのもので

ある。そのような計画を実現するためには、大都市行政にとって二つの必要条件がある。

一つは公用徴収法である。これは、国家が大都市の繁栄を熱心に支持すればするほど、いっそう容易に達成できるだろう。その場合、都市は国家のもっとも信用できる大きな税の担い手となる。

二つ目は都市地価増大基金の設立である。それは当初から、補償、利子、安全性といったすべての条

件を内に備えたものである。

地方自治体の公用徴収法に関しては二つの部分に分けられるだろう。

一つは都市の拡大に関する部分であり、

二つ目は都市の既存地域の改善という部分である。

提案した方法を基礎とすると、大都市行政は、都市の繁栄にふさわしいもの、そして急速に広がる文化が必ずや必要とするようなものについて考えることができるようになるだろう。潤沢に流れる資金のおかげで、大都市行政は、公共建築物、公営住宅、公営サナトリウム、見本市やその倉庫のための建造物、遊歩道路、モニュメント、噴水、展望塔、美術館・博物館、劇場、水の館、ヴァルハラなどを建設することができるだろう。それらのものはすべて、現在ではあまり考慮されないけれども、将来の大都市景観においては欠かすことのできないものとなる。

このスタディーに当てはめられる尺度は、粗野なスケッチ程度のものに過ぎないが、それにもかかわらずこの提案を通して正当に主張できることは、大都市が行政、交通、衛生、芸術に関する多くの要求を満たす上での十分な財源が提供されるということである。

添付の図面と絵(これらを挙げたからといって、それが模範になることを示しているわけではない)を見れば、専門家でなくても確信するだろう。大都



市の区に計画通りに建設された住宅は、良質で、安く、衛生的で、非難の余地のない住居を提供するという、そして大都市のさらなる要求や願望は完全に満たされるだろうということ。さらに付け加えられなければならないのは、われわれの将来の**一般的な居住方法**は、このような方法によってのみ解決することができるということである。今なお待望されている田園都市において望まれる一戸建て住宅は、**一般に対する満足**を決してもたらさない。なぜなら、生活の経済性が求められたり、また、家族構成員の増加・減少、職業や実生活での地位の変化などによって、100万人の望むものが絶え間なく変化するからだ。このような現実に基づいた願望は、賃貸住宅によってのみ満たされるのであり、一戸建て住宅では叶えられないのである。次のことを、最終的にはっきりと述べなければならないだろう。住居の入る建築は、4～6つの土地に分割された街区に建ち、それらすべての街区は一面が庭園か広場か公園に面し、残りの三面は幅 23 メートルの道路に囲まれることになる。各住居はあらゆる文化的な成果を示すものであり、健康的で、美しく、快適で、経済的なものである。さらにそれらは、まったく不適当な条件のもとで成立した住居に比べて、われわれの日々の行いにより適したものとなる。伝統、居心地、ピクチャレスクな外観などといった指摘は、われわれの今日の感覚からすれば、近代人の住居の基盤としては単なる悪趣味にすぎない。集団の中に「数字」として隠れているのを好む大都市の居住者は、一戸建て住宅に住んで、せんさく好きな隣人から毎日「おはようございます」だとか「良くお休みになりましたか？」などといった言葉を聞くのを好む人よりもずっと多いのである。

それにもかかわらず、一戸建て住宅が都市景観からなくならないのは自明のことだ。ただ、それが成立するのは、上層の1万人が望むからなのである。

われわれの時代が生み出す生活方法は、今日ではほとんど想像できないようなさらに多くのものをもたらすだろう。たとえば都市行政から賃貸された敷地に建てられる移動可能な住宅や組立可能な住宅などであり、その他にもたくさんあるはずだ。

たとえばウィーンは有利な条件を備えながらも、過去 60 年間、(ブルク門の撤去と宮廷の改修の後に成立した)ゼンパーの外ブルク広場と、異論の余地

なしというわけではないシュヴァルツェンベルク広場(市庁舎広場と奉納教会広場は失敗作と見なされる)以外には、芸術的に質の高い大都市の景観を何も生み出していない。その一方で、リンクシュトラーセの成立は幸運な偶然に負っていたのである。そして、このような状況に對置されるのが、システムによって確定された一つ一つの区を、将来に向かって芸術的に、目的意識のはっきりしたかたちで計画し、実現することなのである。このように考慮するとき、芸術に無関心な素人の中にも次のような考えが熟すことが必要であろう。すなわち、本論で示した大規模さなしには、必要とされる先見の明なしには、そして、芸術が成立するものすべてに對してつねに厳粛さを付与することなしには、美しい大都市は決して成立しないという意識である。

**大都市の拡大**をこれまでのように偶然に無批判に委ねたり、**芸術的な無能力さ**に委ねるのは良くない。そして**芸術的な努力**を何か余計なもののように**見せるのも適当ではないし、さらに大都市の発展を無茶な土地高利に委ねるのも相応しくない**。その結果として、住民と都市行政に生じる損害は、経済学的に見て莫大なものとなるだろう。それは時の経過とともにさらに修復不可能なものとなっていくのであるから、ますます大きくなっていくことだろう。

大都市の行政を代表する者たちには特にはっきりと認識してもらいたい。100 万の住民が満足して居住できるという大都市の目的が完全に達成されるのは、それが美しい都市であるときであり、そしてその美しさが芸術を通して到達されるときに限られる。

ウィーンにて、1911 年 5 月

オットー・ヴァーグナー

## 訳注

- 1) 「Luftzentrum」. 次章で説明されるように、公園、庭園、遊び場などを配した屋外空間を指す。図 3 の鳥瞰図はその一例を示している。
- 2) この数字の単位は原文中には記されていないが、おそらく「クローネ」と思われる。

**翻訳に際しての注**：訳文中のゴシック体は、原文中の強調文字(幅広文字)に對應している。