

## 赤い都市ハノイー都市デザインにおけるソヴィエトの影響

飯尾彰敏  
ハノイ市総合都市開発計画調査団員

ハノイ都市デザインにおけるソヴィエトの影響は、市内各公共施設、集合住宅の建設からハノイ都市計画まで及ぶ。妥当性は別として、ソヴィエトがベトナムへ近代都市計画手法を導入し、その策定にベトナム人が携わったという意味において、この技術協力はベトナム都市計画における礎といえる。ここでは、ベトナム-ソヴィエトの友好関係が強化しはじめたジュネーブ協定翌年の 1955 年からソヴィエトが崩壊した 1990 年までの都市計画動向を概観することにより、赤い都市ハノイを紹介する。

### ソヴィエト都市計画

ソヴィエトによるベトナムにおける都市計画は、多くの初期フランス植民地時代の経験を基盤とした手法である。これは、スターリン政権下のソヴィエト都市計画が、形式デザインに象徴されるフランス都市計画 (*urbanisme*) を参考にしたことによる。

社会主義政権下のソヴィエトは、モスクワを社会主義モデル都市として計画したとき、19 世紀オスマン (Haussmann) によるパリ都市再生と開発 (Urban Renewal and Development) に着目し、boulevard (広い並木道) や avenue (大通り)、公園や広場、焦点 (urban foci)、通景線 (vista) を都市デザインに取り入れた。その結果、レニングラードからタシケントまで都市計画は非常に固定的なものであった。これは、連続した機能ゾーン開発、幹線道路を骨格とした都市構造、新タウンセンターを備えた大規模住宅地区、大規模な幾何学デザインに代表される。

ソヴィエト都市計画アプローチは中央集権制による意思決定システムと配給システムが影響し西側と比較して非常に硬直したものであった。1980 年代に入っても、西側は分野別管理経済からより地域的、総合的なアプローチへ移行していたが、ソヴィエトはレトリックな概念をもったコピー都市計画を続けていた。それは物理的計画の役割が開発理念において優先し、特定のエリア (地域、都市、地区、専用区など) を対象に、法制度、規則、方針を基に総合計画を描くことであった。これは、比較的安定した情勢が前提となり、長期的な計画を立案することを意味した。

### ハノイ都市計画 1965-越ソヴィエト友好関係開始

1955 年から 1965 年の間、ハノイの都市計画技術者はソヴィエトブロックの技術者により支援を受け、先ずハノイの計画課題及び必要性が調査された。最初にハノイへ派遣された都市計画技術者の一人である P.Zaremba (Poland) は、「Suggestive Plan」を 1960 年に発表、西湖をハノイの地理的中心とし、西部方向への市街地拡大を計画した。この計画は、後に、「Zone Plan for Hanoi Construction」に併合され、ホーチミン国家主席へ報告された。

「Zone Plan」は、ソヴィエトの建築技師 I.A.Antyonov 及びベトナム人建築技師の協力のもと策定されたハノイにおける最初の総合都市計画であり、1962 年に策定された。このと

き従事したベトナム人計画技師は、ソヴィエトの協力によって建設された Hanoi Polytechnical University の最初の卒業生が含まれていた。政府は、1965 年、このハノイ総合都市計画を採択した。



都市計画技術者から説明を受けるホー・チ・ミン(1959)

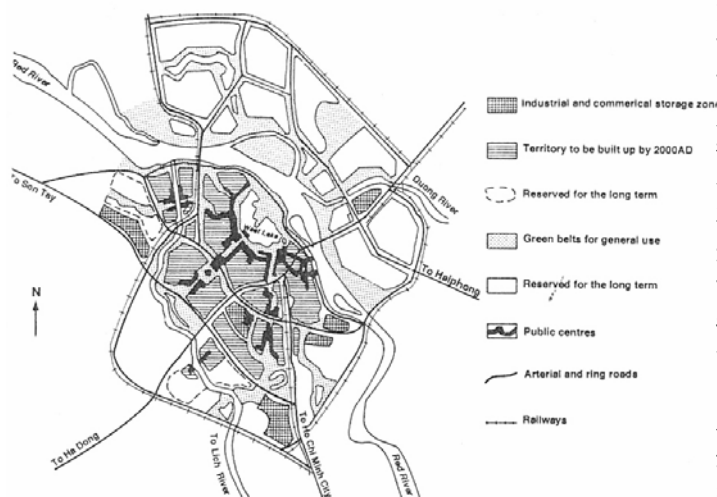
この計画では、5 つの放射状成長軸と3つの環状道路から構成され、旧市街を商業地区として復興させる目的があり、西湖の西方向軸、南西軸、紅河を渡った東軸 (Gia Lam) の開発を振興しようとした。新たなハノイの中心はホアンキエム湖から西湖周辺、Ba Dinh 地区への拡大を意図した。ホアンキエム湖と西湖の間における詳細計画では、主要な放射道路上に建築物を配した、際立った Vista (通景線) を形成する強い意図があった。これは、Haussmann のモデルである。紅河を取り巻く環状鉄道網が計画され、Long Bien 橋の下流方向に2橋、上流方向に2橋が計画された。

この計画は、ベトナム戦争と 1965 年から 1972 年の米軍による北爆により実施に移されなかった。この北爆により、都市計画技術者は一時的に衛星都市建設へ方向転換し、首都機能の分散と外国からの侵略に対するベトナムの戦略上、Vinh Yen、Son Tay、Xuan Mai、Bac Ninh などの衛星都市を計画した。それだけに 1965 年都市計画は西湖を中心とした商業センターの拡大など将来的に重要なモデルとして計画された。

### ハノイ都市計画 1981-越ソヴィエト友好関係下

1973 年、ソヴィエトは再度新たな都市計画の技術協力を要請され、S.I.Sokolov をチームリーダーとする Leningrad Institute of Urban Research and Planning チームによって実施された。このときのプランは、故に Leningrad Plan と呼ばれた。Leningrad Institute は、それまで都市計画策定分野においてシベリアの各都市やカザフスタンの都市を担当した経験があったが、亜熱帯地域の都市は初めての経験であった。

計画策定業務には、ベトナム人計画技術者も参加したものの、プロジェクトの提言は、ハノイの歴史的側面と人口動態の不理解を基本とする空想的な内容であり、地域文化と政府の経済的実態から切り離されたものであった。新市街地は西湖 (Ho Tay) の南側及び南西側とし放射状幹線道路 (boulevard)、緑地 (open space)、高層公共建築、歩道橋などを含む建設計画であった。標準的なソヴィエト計画手法である居住地区計画や分野別工業地区が計画された。市街地の拡大は、当初は北西、西、南西、そして紅河の対岸、Gia Lam 地区及びその後背地を意図していた。



“The Leningrad Plan”ハノイ総合計画 1981

この計画は鉄道の導入と旧市街の交通を排除することを目的としていたが、ほとんどの計画は実施に移されなかった。環状鉄道、新空港(Noi Bai)が計画され、後者のみ建設された。中心市街地に旧市街を二分する幹線道路が計画されたが幸運にも中止された。都市計画における 2000 年の人口予測は都市人口 150 万人と推計され、ハノイ都市域は 3 倍必要と予測された。その結果、ノイバイ空港は市街より約 30 キロの位置になった。ハノイ人民委員会は第一段階のプランを 1976 年に承認し、最終的に 1981 年に承認した。

Noi Bai 空港へのアクセスとして巨大な Thang Long Bridge がソヴィエトの設計、融資により 1979 年に着工し 1985 年に竣工した。この道路鉄道併用橋により、ハノイ市街地郊外の Tu Liem 区と紅河左岸の Dong Ang 区が結ばれ、空港へのアクセスが改善するとともにハノイ市街地の北方面への拡大がスピードアップされた。当初の日交通量は 6000 台(現在は 46,000 台/日)、これは計画の 50%であった。この計画では、新規道路がハノイ市街地まで達していなかったことにより、交通は既存の狭く且つ混雑した道路ネットワークへ濾過され流入していた。

今日、この計画の基礎を成す楽観性は、脆弱な根拠を基本にしたものだったといえる。ベトナム政府とハノイ人民委員会は地方からの人口流入を抑制することに注視し、規制による都市の緩やかな成長を望んだ。しかし、東側ブロックとベトナムとの友好関係の最後 15 年間は、時間のかかる綿密な計画策定アプローチに対して世の中の変化が著しすぎ、開発計画が策定、認可されても、現状の開発スピードをフォローするにはあまりにも非柔軟な計画アプローチであった。このようにベトナムの都市計画と建築技術者は、1990 年代までに都市計画成果の基本理念を完全に再考せざるをえなくなった。

以上、ジュネーブ協定(南北分断)翌年の 1955 年から 1990 年までの越ソヴィエト友好関係下におけるハノイ都市計画を概観した。旧ソ連及び東側ブロックの技術協力により都市計画策定が支援され、総合都市計画と称するマスタープラン2案が策定されたが、ベトナム戦争の影響による財政

的な問題、ソヴィエト主導の計画策定によるベトナム社会・文化軽視などから計画は部分的に実施されたに過ぎない。また、大量に供給された集合住宅は一時的には需要を満たしたものの、デザインや施工精度の問題が残り、現在、建て替えの必要性に迫られている。一方、ソヴィエトの楽観的なプランはドイモイ以降の経済成長を見込んでいなかったが、幸運にも Thang Long 橋や Noi Bai 空港は予測需要を大きく上回る結果となっている。さらに、フランス植民地時代をベースとしたソヴィエト及び東側ブロックによる都市計画の骨格は、道路網、鉄道網及び Dong Ang 区の新都市など現行都市計画(1998-2020)へ多くの要素が継承されている。

### ハノイの赤いデザイン

最後に、ハノイ市内には、ベトナム-ソ連友好時代(1950年代中-1990)を反映して、ソ連の影響を受けた(技術支援、借款やバーター貿易)公共建築、インフラ等が街のいたるところでみられる。普段見慣れてしまうとその意識があまり無いが、以下ソヴィエトデザインの代表例を併せて紹介する。

- 1)「タンロン橋(Thang Long Bridge)」紅河に架る最大の橋、全長 3 キロの橋、空港と市内を繋ぐ道路鉄道併用橋、1985 年竣工
- 2)「ホー・チ・ミン廟(The Ho Chi Minh Mausoleum) ホー・チ・ミン元大統領が眠るレーニン廟と同じデザイン、旧ハノイ城郭に位置する。
- 3)「ホー・チ・ミン博物館」ホーチミン生誕 100 周年記念事業として 1991 年に建設された
- 4)ハノイの電力を賄う「ホアビンダム」、ハノイ南西約 50 キロに位置するダー川を堰き止めた東南アジア最大の水力発電ダム、1994 年竣工、1997 年に亀裂が入った。
- 5)「越ソ文化会館(Soviet-Vietnamese Cultural Palace)」、大きな文化ホールを持つソヴィエト建築の代表
- 6)「レーニン像」、残っているレーニン像は世界中探しても数少ない
- 7)「ハノイ駅」、フランス植民地時代に建設された駅舎を全面的に建て替えたもの、両側にはフランス時代の駅舎が残る
- 8) Kim Liem 集合住宅; 敷地 40ha, 5 階建、22 棟、プレハブ造。ハノイ市及び国営企業職員用として量的供給を目的に 1955-60 年に建設されたアパートの一つ。間取りは 2DK だったが、後に 2 家族でシェアになった。
- 9) LADA, VOLGA, MINSK, ;旧ソ連製の車、バイク、5 年前までは街中でよく見かけたがその後は地方へ行かないとなかなかお目にかかれない貴重なものとなった。(2005年6月3日)

### 参考文献

Horen.B (2005), City Profile Hanoi. Cities Vol. No.22 No.2 pp.161-173  
 Logan.S.W (2000), Hanoi Biography of a City. UNSW Press.Sydney  
 Nguyen.Q and Kammeier.H.D (2002), Changes in the political economy of Vietnam and their impact on the built environment of Hanoi. Cities Vol.19 No.6 pp.373-388  
 Nguyen.B (2002), Hanoi City of the Rising Dragon. Rowman & Littlefield Publisher.Maryland