56. 19世紀後半のブリュッセルにおける並木のある大通り及び公園整備の特徴

The Characteristics of Planning of Avenues and Public Parks in Brussels in the Latter Half of the Nineteenth Century

平岡直樹*・佐々木邦博**・伊藤精晤**
Naoki Hiraoka, Kunihiro Sasaki and Seigo Itou

The aime of this paper is to reveal the historical transition of the planning thought on parks and avenues of Brussels, the capital of Belgium, and to clarify how it had been affected by the Haussmann's projected transformation of Paris. We analysed two pairs of projects late in the 19th century. At the mid-century, the thougt of planning valued the aesthetics and city beauty. At the end of the century, parks and parkways system developed as the method to connect with important institutions and areas each other. The influence of Paris was not only simply copying of the planning, but stimulated by social results and effect on upsurge of national prestige, in consequence of construction of magnificent parks and parkways.

Keywords city planning history, bois de la Cambre, avenue Tervueren, Brussels
都市計画史、カンブルの森、テルヴューラン大通り、ブリュッセル

1．はじめに

19世紀後半、ベルギーの首都ブリュッセルでは、主にパリの都市改造に触発され様々な整備が行われた。主なものとしては旧城壁内の改造、大通りの整備、公園緑地整備がある。特に大通りと公園緑地整備が積極的になされた[1]。本研究では、それらの中からルイーズ大通りとカンブルの森、テルヴューラン大通りとウォーリュエ公園の２組の公園と並木のある大通りの整備を取り上げる。これらは、整備当時から現在まで、ブリュッセルの最も重要な公園、大通りとして位置づけられている[2]。また、それぞれが19世紀の中頃と末期に整備され、その間に約40年の開きがある。そこで、これらの公園、大通りの特徴や整備手法の変遷、及びそれらに先行したパリの都市改造における公園と大通り整備の影響を明らかにすることを目的とする。そしてヨーロッパの主要な国々で生まれた都市計画理念や手法がどのように周辺諸国へ伝播し、また進展していったかを把握する手掛かりとしたい。

既往の研究としては、ルイーズ大通りについてはミーロ[3]が整備の歴史を著し、テルヴューラン大通りとウォーリュエ公園については、ラニエリ[4]が国王の都市整備に果たした役割を述べ、テメルマンら[5][6]が整備の歴史について調べ、その意義を万博と地域発展としている。カンブルの森については、デュッケンヌ[7]が整備の歴史と当時の利用状況を調べている。しかし、いずれの研究も個々の整備の通史を述べるに止まっており、計画の形態的特徴や２組の整備の相互の関係ついて詳細に検討した研究はない。またパリの影響が示唆されていても部分的な指摘以外になく、パリで用いられた手法の影響の詳細な検討もなされていない。さらにそれぞれの計画を広範囲な地域計画や歴史的に位置付けた研究も見当らない。

2．ルイーズ大通りとカンブルの森

(1)ルイーズ大通り (Avenue Louise)

この整備は旧城壁跡のルイーズ門と風景式の森林公園カンブルの森を結ぶ約 2.6kmの大通り整備であった（図－1）。散歩道としては、1704年に市の北側に整備されたアレ・ヴェルト(Allée Verte) が長く好まれてきた。しかし19世紀に入ってからは鉄道の布設や周辺の工場地化によってその価値を失っていた。ルイーズ大通りの計画は1840年代からあったが、より広幅員に改案され1859年から1864年に整備された。幅員は当初の計画では33mだったが55mに拡幅され、２列のマロニエの並木道が２本設けられた。車道や乗馬路、歩行者専用路、側道、歩道が図－３と同様の構成をとる。建物の建築線のセットバックが当初考慮されたが、結局取り止められた。

旧城壁跡大通りのルイーズ門から直線道路で約 1.8km行き、そこでわずかに方向を変えカンブルの森の正面入口で終わる。ルイーズ門から約 0.3km離れたステファニー広場は、ルイーズ大通りを軸にして２本の道路が同角度で分岐する放射路形式(Patte d'oie) を取っている。しかし一方の道路はすぐに途切れている。角地には同じデザインの建物が左右対称に建設された。屈折点にはロータリーと整形式のロワ公園（1.62ha）が整備された。

(2)カンブルの森 (Bois de la Cambre)

ソワーニュの森の北西端部に位置し、ブリュッセルで最初に実現した風景式公園[8]で、面積は 123haである。

*正会員　岐阜大学大学院連合農学研究科 信大所属（Gifu Univ.）
**正会員　信州大学農学部森林科学科（Shinshu Univ.）

1840年代からいくつかの改修案が提出されていたが、どの案も狩猟林用の放射道路を多く残したものであった。1861年、ブリュッセル市から依頼を受けた４人の造園家が提出した計画案の競技が行なわれた。ベルギー人のロセールス（E. ROSSEELS）、フランス人のバリエ・デシャン（J.-P. BARILLET-DESCHAMPS）、ドイツ人のフックス（L. FUCHS）とカイリヒの４人である。高木層の保存、自然の起伏を生かした土地造成、溜池や谷、大きな芝生地の配置が評価され、カイリヒの案が採用された。1862年にブリュッセル市議会、大蔵大臣により計画が承認された。1864年に用地が国から市に委譲された。

エドワルト・カイリヒ（Edouard KEILIG, 1827-1895）は、ドイツ生まれ、ライプチヒ園芸学校で学び、1847年から1849年にはシャルロッテンブルク宮苑で働いていた。ベルリン大学で学んだ後、数年間園芸業を営み、1853年ベルギーへ来ている。カンブルの森の計画案が採用になり、５年間の工事指揮を任される。1868年にベルギーへ帰化し、ブリュッセルの植栽管理官になった。

森の入口はルイーズ大通りの終点に位置し、別の場所で入市税関詰所であった古代様式の建物一対を門として移設し、警官詰所として利用した。敷地は南北に約２km、東西に約 0.6kmの細長い形状をしている（図－２）。林内路は馬車用、乗馬用、歩行者用の３種類の用途別の曲線道路を基本とする。まず、馬車道は道路網の根幹をなし、８の字型に森の境界近くまで回す。そこから森の境界までに樹木を多く残すことで周辺地区が見えないようにし、細長い敷地を感じさせない構成になっている。敷地の境界には生垣等が設置される。また連なった道路の輪が、敷地をいくつかに分割する役目を果たしている。この馬車道は幅12mで両脇に４mずつの歩道を備えて合計幅20mとなっている。次に幅４mの乗馬道は、馬車道の脇に所々で交差しながら配置される。また歩行者用道は幅４m以下で森全体に配される。曲線道路の採用は切盛土、植物の伐採を最小限にするためとカイリヒは述べている[9]。南側地域には約６haの池が設けられ島には船で渡る。娯楽休養施設としては農家風園亭（Laiterie）、遊戯場付ビュッフェ、別荘風レストラン等で、どれも田舎風な建築様式となっている。擬石による洞窟風の橋、擬木の手摺り、擬木のベンチ等の自然を模倣するデザインがとられる。

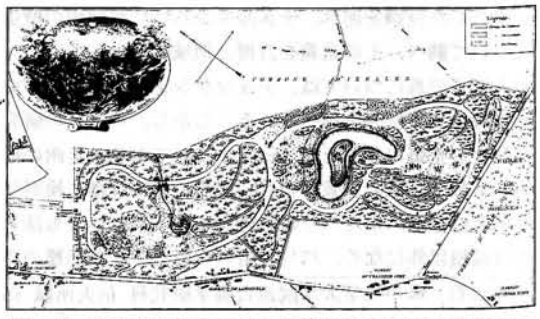
植物に関しては、世論や行政府の希望により、できるだけ高木が残るように配慮された。しかし高木林の下の中低木は、高木を引き立たせるために伐採された所もある。多様性をもつ風景式公園が理想的とされ、多種類の植物が残された。同時に20数haの芝生地も形成された。

図－１ 研究対象地（基図は1880年頃のブリュッセルの道路網）

３．テルヴューラン大通りとウォーリュエ公園

(1)テルヴューラン大通り（Avenue de Tervueren）

この大通りは1897年にブリュッセルで開催された万国博覧会(Exposition internationale）の会場を結ぶことを第一の目的として1895年に着工された。この大通りを都心から郊外へ向かっての重要な放射路と位置付ける構想は1860年代からあったが、具体化したのはこの時期である。万博会場の一つであるサンカントネール公園（整形式、34ha）から、もう一つの会場であるテルヴューランのコンゴ博物館までを結ぶ約10kmが整備された（図－１）。これまでの万博会場は、パリやロンドン等では主に中心部に建設され、ウィーンやフィラデルフィアでは郊外に建設されたが、中心部と郊外の２会場を広幅員路で結ぶ構成はブリュッセルが最初である[10]。幅員57mとルイーズ大通りより２m広い同様な断面構成（図－３）の４列の並木道に加えて、両側建物の建築線のセットバックがそれぞれ 9.5mなされている。この部分は建物の前庭として利用されるが、同時に道路の両端に緑の帯を提供することになる。両側の建物の間は約76mとなり、ルイーズ大通りより20m以上広くなっている。これはルイーズ大通りでの反省から、より美的で豪華にするため



図－２ カイリヒのカンブルの森計画平面図（1864年）

に適用された。コンゴ博物館の手前の約３kmは幅員が88ｍとなる。計画の段階から市電の布設が見込まれている。

旧城壁跡大通りからサンカントネール公園へ向う直線道路と同軸の延長が約 1.7km、その終点近くに風景式のウォーリュエ公園等が整備された。その先はソワーニュの森に入り、曲線道路となる。そしてコンゴ博物館の手前で再び直線道路となっている。森林内のシャクナゲ林を通過する部分では上下線を分離し、保護している。

(2)ウォーリュエ公園（Parc de Woluwe）

テルヴューラン大通りと同時期の1896年に整備が開始され1899年には概ね出来上がったが、細部まで完成したのは1906年である。面積は71haで、ほとんどがブリュッセル市民救護院の農地や湿地、林地（約15ha）であった。

フランス人の造園家レネが計画し、実際の施工時にはベルギー人の造園家ヴァン・デル・スワールメンが監理をおこなった。レネ（Émile LAINÉ, 1863-?）はトレラ建築学校で学んだ後、1890年頃からフォレ公園、ラーケン宮等多数の庭園や公園緑地をベルギーで設計している。ヴァン・デル・スワールメン（Louis-Léopold VAN DER SWAELMEN, 1849-1910）はイクセル区の植栽管理官を勤めるかたわら、各地で公園緑地の設計を行なった。

公園の敷地は南北に約1.1km、東西が約0.7kmの形状である（図－４）。テルヴューラン大通りに沿ったベメル（Bemel）川の谷に連なる約５haの池を利用し、高低差が約30mある。テルヴューラン大通りに約１kmに渡って接して、大通りから見下ろした所に谷と池が広がり見晴らしの良い構成になっている。池と芝生広場を主として、岩のカスケード、擬木の橋、洞窟風の橋等が配置される。

図－３ テルヴューラン大通り計画断面図（1894年?）

図－４ ウォーリュエ公園平面図（20世紀初?）

植物の選択の考え方についてはヴァン・デル・スワールメンが1901年に主任技術者のブヤールト（BEYAERT）に報告している。彼は「自然の掟から導きだされる一般法則があり、造園家は決してそれを破ることはできない。もし破れば不合理なものになり、平凡でちぐはぐ、自然に逆らった作品を生むことになる。その掟とは植物の生息環境である。」[11] と述べ、樹木学や植物学が教えるように、植物をそれぞれの特性に適合した環境に配置する必要性を指摘している。そしてそのような場所においてはじめて植物の魅力が発揮されるとして、ヨーロッパ、アジア、北米原産の樹種名をリストアップし、これらの樹種は成長が早く、管理が容易で経済的だとしている。

４．２組の公園と並木のある大通りの特徴の分析

(1)形態的特徴の考察

これらの整備の地理的な配置の特徴を探るために図－１の地図を検討した。２本の大通り整備は共に、都心部の旧城壁跡から郊外へ向けて出発する。数km間がモニュメンタルな直線道路で、都心部と郊外の中間地点に中小規模の整形式公園を配し、直線部の終点付近に大規模な風景式公園を設け、ソワーニュの森へ近づく構成をとる。都市部や記念建築物付近では直線道路、テルヴューラン大通りでは郊外の公園や森の付近では曲線道路となっている。市内の比較的小さな空間は整形式構成で記念碑的に、郊外の田園風景の雄大さを風景式構成で強調する配置になっている。このように大通りの形態、それから公園の形態と規模を段階的に変化させていることがわかる。

公園のアクセスについてだが、カンブルの森はルイーズ大通りの終点の正面に入口を配し、大きな広場の中に記念碑的な門を設置している。このように壮麗な人工物を左右対称に設置し権威的な構成をとっている。これは着飾って社交を行なう場の提供で、貴族主義的な演出[12]である。一方、ウォーリュエ公園はテルヴューラン大通りを通過する人々に解放され牧歌的な風景を提供している。隣接する住宅地との間にも囲障や樹林は設置されず連続した空間構成となっていることが現地踏査でも明らかになっている。このように公園の利用だけではなく、接する大通りや周辺地区を修景する役目も果たしている。

植物に対する扱いであるが、カンブルの森は既存の森林をより利用に適した形態に変更する整備であり、出来るだけ樹木、特に大木を残すことが要求された。一方、ウォーリュエ公園は湿地、荒蕪地に新しい都市緑地を創出することで、土地の条件や環境、景観に適した種類の植物の選択が要求された。しかし両者共に土着の植物を優先するという考えはまだなかったことがわかる。

(2)利用と社会的影響の特徴

①ルイーズ大通り、カンブルの森

ルイーズ大通りの整備は周辺の土地価格を上昇させた。例えば、整備以前には、1㎡当たり 1.2フランだった農地が、整備後の1863年頃には1㎡当たり25～50フラン[13]と20～40倍も急上昇している。この大通りはベルギーで最も優雅でシックな通りとなり、大勢の市民が散策を楽しみ、カンブルの森、さらにその奥に広がるソワーニュの森へ向かっての交通路となった。カンブルの森も開園するやいなや人気となり、人々は盛装して森へ出かけた。1869年にベルギーで初めての鉄道馬車（世紀末に電化）がルイーズ大通りに布設されてからは徒歩による利用も増えた。その後都心から遠すぎるという批判もなくなったが、鉄道馬車の料金は庶民にとっては高価であった。

②テルヴューラン大通り、ウォーリュエ公園

テルヴューラン大通りの整備は、万博に間に合わせるために急ピッチでなされたが、周辺地主より進んで土地の提供があり、速やかに工事が進捗した。整備の手法だが、自治体は必要な土地の収用を行なう。開発業者は国等から補助金を受けながら、大通りや周辺施設を整備し、接続道やスクエアの用地等を自治体や国に無償で提供する。その代償として、余った土地の開発権を得るという官民合体方式が取られた。大通り整備により値上がった土地を分譲して開発業者は相当の利益を得ている。ルイーズ大通りでは周辺の土地価格の急上昇は予想外の出来事であったが、テルヴューラン大通りでは最初から予定されており、活発な経済活動を伴った。計画段階の当初からブリュッセル都心部との連絡道路建設によって地域発展を期待する周辺自治体に歓迎される。また建設工事により労働者に仕事を創出すると、失業対策としての社会政策的な効果が社会主義政治家にも歓迎される。

ビュッフェ車の市電をテルヴューランまで運行し、安い運賃でビール等の飲み物を提供し、市民の間で人気となり[14]、 成功を収めている。ソワーニュの森端部の未開発地を通過するため、植物の生育条件の尊重や自然景観の維持も考慮され、散策路としての価値をより高めた。

ウォーリュエ公園では、修景施設が数多く整備されたのに対し、動的利用を目的とした施設は散策路以外ではスポーツ広場と池のボート場のみの整備であった。

③利用と社会的影響の特徴の考察

ルイーズ大通り周辺地域は、土地の急上昇から裕福な人々の住宅地として位置付けられて行ったこと、カンブルの森の利用者は馬車や馬で訪れる中・上流階級であったことから、これらの整備は有産階級の利益と娯楽に重きが置かれていたこといえる。一方、テルヴューラン大通りでは、有産階級のみではなく、大衆にまで娯楽を提供することが考慮され始めていることがわかる。以上のようにテルヴューラン大通り整備に対する批判は、地方出身の政治家から、首都にだけ浪費をし過ぎるとの反対意見[15]以外には見当らなかった。 ベルギーが1896年から第一次世界大戦まで好景気であった[16] ことも、このような大規模な工事には好影響を及ぼしたと考えられる。

ウォーリュエ公園がカンブルの森に比べて平易な整備に止まったのは、既に1870～80年代に3ヶ所の市民向けの大面積公園が整備されており、市民にとって公園の利用が日常的になっていたことを示すものと考えられる。

(3)2組の整備の特徴の考察のまとめ

まず、相違点をみたい。カンブルの森は外部から切り離され異化された空間であった。装飾の効果は内部の利用者の視点が重要で、周辺地域からの見え方は考慮されていない。ルイーズ大通りという回廊により都心と結ばれて一体化し完結した一つの都市施設であった。動的利用を目的とした利用者主体のデザインであり、市民のための一つの文化施設であった。一方、ウォーリュエ公園とテルヴューラン大通りは、都市から田園の牧歌的な風景への変化をより大胆に演出する構成となっている。都市風景の対立物として田園風景が捉えられ始めている。ルイーズ大通りやカンブルの森が一部の上流市民階級にとっての利用を主体とした都市施設であったのに対し、テルヴューラン大通りやウォーリュエ公園は受益者の対象が拡大した、より静的な修景施設となっている。

緑地を系統的に連絡することは、広範囲の場所の様々な目的を持った人々の利用を受け入れることにつながり、それを利用する対象者を必然的に拡大し、一般化することになる。ベルギーにおいても19世紀後半の自由主義は世俗化的傾向を増大させていた[17]。 また市電のような広域大量輸送機関の設置が進み、廉価になった。その結果、かつては裕福な階級だけが行なっていた散策が市民にも浸透し大衆化したと同時に、広範囲な緑地系統整備が市民に散策の機会を増やし、さらに多くの緑地が求められるようになったと考えられる。為政者側にとって、緑地整備は装飾的効果が最も期待されたが、広範囲な緑地整備、システム化は緑地利用の一般化を促進し、結果として保健衛生的効果も十分に発揮することができた。つまり緑地のシステム化は緑地利用の大衆化との相関関係のなかで発展したものと考えられる。

次に共通点としては、共に、力強い軸線を中心とした都市計画がなされたことである。これらのバロック的構成等を用い記念碑的なものが好まれた要因としては、新興国ベルギーの威信や国民の精神的統合を促し求心力を生む意図があったためだと考えられる。国の産業や経済的発展、科学や技術、文化の発展を周辺の列強国や自国民に示威すること、そのために首都を豪華に整備し、美

しくすること、それが両大通り建設に共通した基本的な意図であった。これは19世紀後半の西ヨーロッパにおける博覧会がもった意義[18]と全く一致したものであった。テルヴューラン大通りが万博会場の整備と同時に都市改造の一環として行なわれたのも必然性があったといえる。

ところで、この２つの整備時期の間に、文化施設としての公園緑地ではなく、景観が主体ではあるが、都市全体にとっての緑地という概念が生まれたことが示されている。これは都市と同等の比重を持った田園の発見でもあった。また土地利用政策、郊外開発、雇用対策等、大規模緑地整備の果たす社会的役割が重要になってきている。20世紀において生まれた調査分析により都市問題を計量的に把握するといった科学的都市計画論や、都市と農村を合体させようとした田園都市理念の導入の土壌ができつつあったことが示される。

5．パリの都市改造での公園と大通り整備の影響の検討

(1)ルイーズ大通り、カンブルの森

カンブルの森整備案（1857年不採用）がイギリスのバークンヘッド公園（～1843年）から構想を得たという指摘[19]や、カイリヒがレンネの計画（1819年）により風景式に改造されたシャルロッテンブルク宮苑で働いた時に造園の基礎を身につけた[20]という記録がある。しかし実際に採用されたカイリヒの計画案（図－２）にイギリスやドイツからの特に強い影響はうかがえない。

ルイーズ大通りとカンブルの森の整備時期や、森とそこへ至る道路という位置関係を検討してみると、パリのオスマンの都市改造（1853～1870年）の初期に整備されて大好評を得たブーローニュの森（1852～1858年）とそこへのアクセス道路である皇后大通り（1854～1855年、現在のフォッシュ大通り）がブリュッセルに何らかの影響を与えたのではないかと考えられる。

皇后大通りは凱旋門とブーローニュの森の間の約 1.5 kmを結ぶもので、1855年に完成している。ルイーズ大通りは皇后大通り完成の約３年後に着手された。

ルイーズ大通りの整備計画におけるブーローニュの森との類似点だが、まず既に述べたように、森と都心を結びプロムナードを形成するという位置関係がある。しかしルイーズ大通りでは、３本の放射路形式を取るが、一本はすぐに途切れることや、末端部がカンブルの森の正面入口で終わること等、まだバロック都市計画で整備されている。次に図－３、５のように中央部の車道、その両側がそれぞれ乗馬路と歩行者専用道路、両端に側道となっている構成のように詳細部に類似点が見られる。

図－５ 皇后大通り平面図（1854-1855年整備）

続いてカンブルの森の整備計画におけるブーローニュの森との類似点を検討したい。以前の狩猟林用の直線道路が交差する構成から、人造湖の周囲に馬車、乗馬、歩行者用の３種類の曲線道路を巡らす園路計画を導入したこと[21]、乗馬用の待合所には両所で酷似した物が用いられている[22]等の個々の施設のデザインが類似していること、ロンシャン・フローリと呼ばれる春に社交界の人々が着飾って馬車で森に集まる催しが、同名で類似した形態で行なわれている[23]ことが既に指摘されている。

本研究ではブーローニュの森の改修に参加したバリエ・デシャンが提出した計画案（図－６）と比較検討した結果、カイリヒの計画（図－２）には林内に高木林や疎林、芝生地等形態の異なる植栽地を新しく造り配置したこと、ブーローニュの森では柵で囲った[24]ように、樹林で森全体を囲い外部から独立した空間を構成したことにも大きな類似点があることが新に指摘できる。バリエ・デシャンを介してもパリの影響があったと推察できる。

ところで、パリでもこの時期に「森－公園－スクウェア」という序列を持った公園緑地のシステム化はまだ完成されておらず、ブリュッセルにその影響は見られない。

(2)テルヴューラン大通り、ウォーリュエ公園

ベルギーでは、ルイーズ大通りとカンブルの森の成功が国内の緑地のイメージをリードすることになり、テルヴューラン大通りでもそれを手本にした[25]とされる。

しかし、さらに両大通りの位置関係を俯瞰すると、対を成すよう系統的に整備し、さらに循環する散策路を形成して、緑地全体をプロムナード化する意図が見られる。また整形的で密な中心から、風景的で広々とした郊外、森への段階的変化は、公園緑地のシステム化が行なわれていることを示している。しかし、パリでは小規模なスクワールはほとんどの場合曲線の園路や芝生広場を中心に構成されている[26]。ブリュッセルにおける構成は、英国の造園家レプトン（REPTON）が示した、風景式庭園においても建築物の周辺に整形式の庭園部分を配置し、構造物の人工性と林苑の自然性を調和、結合させる庭園の手法[27]を都市と郊外の関係に応用したような手法で

図－６ バリエ・デシャンのカンブルの森計画案（1861年）

あると考えられる。これにより中心から郊外への変化が強調されつつ調和している。

ところでブリュッセルでは、パリのブーローニュの森、ヴァンセンヌの森のような東西２ヵ所に、900ha前後のまとまった面積をもつ緑地はない。そこで、4000ha以上という大面積を持つソワーニュの森を生かして、都心から出発し、森の中を散策し、再び都心へ戻る循環路の整備が考案されたと考えられる。これは19世紀中頃から検討されていた狩猟用の循環路[28]をプロムナードとしてより価値を高める整備であったと考えられる。

(3)パリの都市改造の影響のまとめ

ブーローニュの森は開園と同時に多大な人気を博し、その後の緑地のイメージ形成に強い影響を及ぼすと共に、プロムナードは習慣化され、都市の生活風俗、文化となったと言われる[29]。それは隣国であり、同じフランス語文化圏であるブリュッセルにも伝播した。当時の文化におけるフランスの影響は多大なものであった[30]。

しかしブリュッセルにおいて、ルイーズ大通りとカンブルの森の整備案はブーローニュの森の整備以前からあったし、散歩道、風景式の庭園も既にあった。並木道や公園、森の散策が新しかった訳ではない。注目されたのは、中・上流階級が精一杯着飾って馬車に乗って出掛けていき社交をするそのきらびやかで賑やかな並木道や公園での活動だったと考えられる。そのために都心から馬車で出掛けそのまま乗り入れるような豪華な施設やシステムが必要だった。そのパリと同様な活動や儀式を行なうための舞台、装置として並木道や公園の形態が真似られたのである。公園、並木道という既知の装置を、より大規模で洗練され壮麗なものとして価値を高め、同時にそれらを有機的に結びつけることで、プロムナード全体としての価値を増し、都市としての価値を高めたのである。文化の伝播と受容は、様式ではなく、それが持つ価値が評価され、既存のものより高い価値を生むときに、速やかに行なわれるものと考えられる。

６．まとめ

本研究により明らかになったことは次の通りである。(1)２つの大通り整備の約40年間に計画手法に変化が見られた。都市文化施設としての森の公園化を目的とし、視覚的で美学上の配慮が支配的な計画手法から、重要な活動拠点を有機的に結び、未開発地域への連絡やその開発を目的とし、広範囲な緑地のシステム化の手法に発展した。それに伴って緑地利用者の大衆化も進んだ。(2)力強い軸線をもつ並木のある大通り整備は、新興国の威信や国民の精神的統合を促し求心力を強める役割ももっていた。(3)また、自然景観の保護や都市化の制御、一つの社会資本整備に経済、社会的波及効果の意図も含まれるようになった。(4)ソワーニュの森を通る循環路の形成は、パリにはないブリュッセル独自のものである。(5)パリの影響は、その形態の模倣だけではない。豪華な並木のある広幅員道路や公園緑地整備の成功がもたらす国威の発揚や近代化のイメージ、また社会、経済的効果に触発された。つまり様式ではなく、大通りや緑地整備の価値が重要視され、模倣された。

（謝辞） 歴史家のLiane RANIERI 女史にはベルギーでも長く不詳だった Emile LAINÉの経歴調査に貴重なご助力を頂きました。紙面を借りて御礼申し上げます。

引用・参考文献

1）平岡直樹（1995）、「ブリュッセルの都市近代化における国王レオポルド二世の役割」、都市計画論文集30、pp. 301-306
2）BOULANGER-FRANÇAIS, Jacques (1993), Parcs et Jardins de Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 274pp. ブリュッセルにおける公園面積としては当時は１、２番目、1980年代以降は１、３番目に大きい。
3）MIEROP, Caroline (1997), L'avenue Louise, Altera Diffusion, Bruxelles, 36pp.
4）RANIERI, Liane (1973), Léopold Ⅱ, Urbaniste, Hayez, Bruxelles, 396pp.
5）TEMMERMAN, Clémy, and d'HUART, Thierry (1997), Les 100 ans de l'avenue de Tervueren, Fonds du Patrimoine de Woluwe-Saint-Pierre, Bruxelles, 91pp.
6）TEMMERMAN, Clémy (1995), L'avenue de Tervueren, Altera Diffusion, Bruxelles, 32pp.
7）DUQUENNE, Xavier (1989), Le bois de la Cambre, Xavier Duquenne éditeur, Bruxelles, 161pp.
8）Ibid., p5. 風景式の庭を持つ動物園が1852年に開園している。この動物園は1880年に公園となっている。
9）Ibid., p. 135
10）吉田光邦編（1985）、「図説万国博覧会」、pp. 13-14、思文閣出版
Bruxelles Exposition (1897), Organe officiel de l'Exposition Internationale 1897, Bruxelles, p. 7
11）TEMMERMAN and d'HUART, op. cit., pp. 48-51
12）佐々木邦博（1991）、「都市空間の森林」、伊藤精昭編、『森林風致計画学』、p. 133、文永堂出版
13）VERNIERS, Louis (1937), Esquisse provisoire d'une histoire de la plus-value foncière dans l'agglomération bruxelloise depuis un siècle, dans Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles, Tome quarante et unième 1937, Bruxelles, pp. 124-125
14）TEMMERMAN and d'HUART, op. cit., p. 66
15）TEMMERMAN and d'HUART, op. cit., p. 74
16）栗原福也（1982）、「ベネルクス現代史」、山川出版社、p. 94
17）同上書、p. 96
18）園田英弘（1986）、「博覧会時代の背景」、吉田光邦編、『万国博覧会の研究』、pp. 3-6、思文閣出版
19）DUQUENNE, op. cit., p. 16
20）DUQUENNE, op. cit., p. 23
21）DUQUENNE, op. cit., p. 59
22）DUQUENNE, op. cit., p. 99.
23）DUQUENNE, op. cit., p. 119
24）佐々木邦博（1988）、「オスマンのパリ改造計画における緑地計画の理念およびその実態について」、造園雑誌51巻５号、pp. 43-48
25）TEMMERMAN (1995), op. cit., p. 5
26）佐々木（1988）、前掲書、pp. 43-48
27）佐々木邦博（1998）、「西洋庭園の歴史」、武居二郎・尼崎博正監修、『庭園史をあるく－日本・ヨーロッパ編』、p. 257、昭和堂
日本造園学会編（1978）、「造園ハンドブック」、p. 59、技報堂出版
28）BESME, Victor (1863), Plan d'ensembre pour l'extension et l'embellisement de l'agglomération bruxelloise, Bruxelles, p. 13.
29）佐々木（1988）、前掲書、pp. 43-48
30）栗原、前掲書、p. 94

図版出典

M-1 LACOUR, Marc éd. (1991), Morphologie urbain à Bruxelles, Bruxelles, CERAA, p. 51
M-2 DUQUENNE, op. cit., p. 26
M-3 TEMMERMAN, op. cit., p. 8
M-4 HEINE, Charles (1991), Woluwe-Saint-Pierre, Jadis, hier et aujourd'hui, édité par la commune, p. 24
M-5 ALPHAND, Adolphe (1867-1873), Les promnades de Paris, J. Rothschild, Éditeur, Paris, 1984 facsimile, Prinston, p. 80
M-6 DUQUENNE, op. cit., p. 18