

1 自動車時代

- 1) T型フォード (1908 から 27)1500 万台 自動車の大衆化
- 2) アメリカの自動車(1939)3000 万台 4.4 人に 1 台

2 ラドバーン (Radburn) 1928

- 1) 位置 ニューヨークから 15 マイル ニュージャージー州フェアローン
- 2) 面積 1050 エーカー (約 420h)
- 3) 工場のない住宅地開発

3 クラレンス・スタイン Clarence Strin (1882~1975) ニューヨーク州ロチェスター生

- 1) コロンビア大学建築学部 (1904—07)
- 2) ボザールで学び (1905 - 11)、欧州各地を旅
- 4) 1911 年からニューヨークで設計活動開始
- 5) 民主党アルフレッド・スミス知事 (連続 4 期当選 1918~) の住宅政策ブレーン
- 6) アメリカ広域計画協会を設立 1923 1928 から 48 まで会長
メンバー) ヘンリー・ライト、チャールス・ホイトカー、ルイス・マンフォード
- 7) 1924 イギリスの田園都市とハムステッド・田園郊外 (H.バーネット 1907~、98h,
設計レイモンド・アンウイン、緑・静けさ・美しさ) を訪問 (w ライト)
- 8) クイーンズ区サニーサイド・ガーデンズの計画

4 ラドバーン 1928 の思想と実際

- 1) 田園都市の思想を基本
- 2) グリーンベルトと産業は非適用 ホワイトカラー対象 (住宅の公共融資制度なし)
- 3) インテリアパークシステム (住宅地内部の緑)
- 4) 自動車とともに生きることにに対する回答
 - ① スーパーブロック 面積 40 エーカー (16h)
 - ② 3 段階街路システム(①主要幹線街路、②集散道路、③サービス道路)
移動、集散、サービス、駐停車、訪問などの交通の質を区分
 - ③ 歩行者と自動車の完全分離
 - ④ 住宅の向き (居間・寝室は庭園に、ガレージ・玄関・台所はサービス道路へ)
 - ⑤ 公園を近隣住区の中心・骨組み オープンスペースの連続
- 5) 1929. 5 最初の入居 1929. 10 世界恐慌による中断 2つのスーパーブロック

5 ラドバーンの評価と影響

- 1) アメリカ版田園都市 アメリカ・ルーズベルト政権下のグリーンベルト
- 2) 共有緑地 プライヴァシー、安全性 小木戸 3) クルドサック
- 4) 住宅地設計の自動車対策 多くの次元の自動車対策が必要 (公害、安全、
駐車場、都市構造、施設配置、公共交通機関、交通規制)



図1 ラドバーンの全体計画図 全体計画のうち西北部への2つのスーパーブロックのみが完成した。
 【出典：参考文献3】

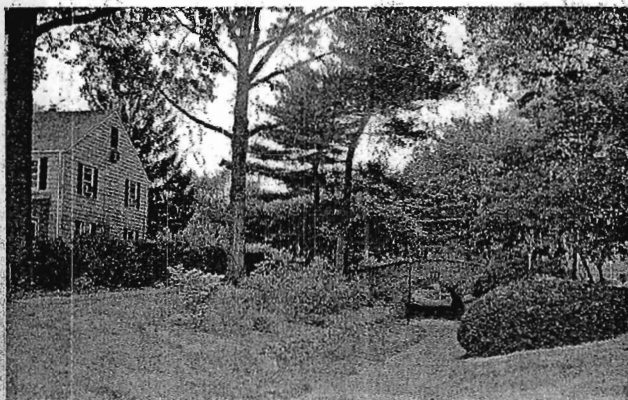


写真3 歩専道と車道の立体交差

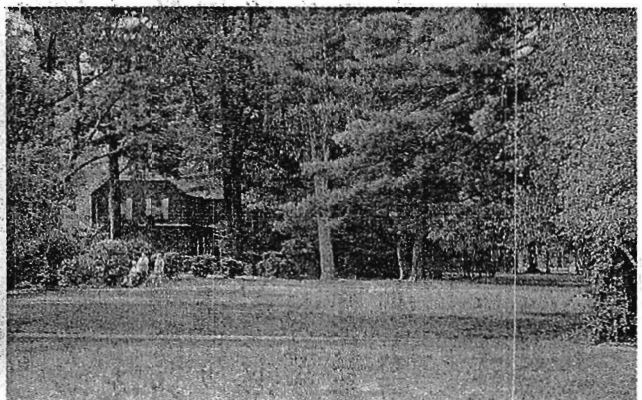


写真2 帯状に続くインナーパーク

【写真2、3は筆者撮影、1998年】

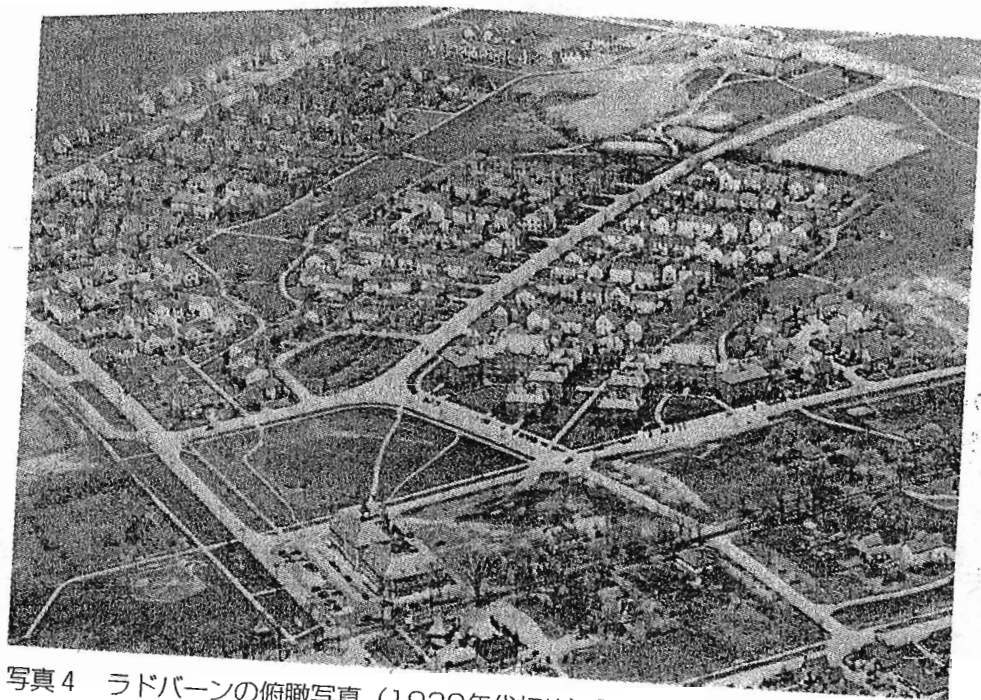


写真4 ラドバーンの俯瞰写真（1930年代初め）【出典：参考文献1】