

イタリアの首都ローマの都市形成変遷と現代的課題

堀江興*

(平成14年10月31日 受理)

History of Urban formation and modern Problems of Rome in Italy

Koh HORIE*

Rome was formulate by many emperor, monarch, Pope and persons in power from before Christ to nowadays. By this reason, there are many problems for the large-scale underground construction.

Before the World War II, Mussolini planned the exposition in southern suburbs area of Rome (E.U.R).

After the war, this E.U.R. was renewal for the various large-scale public estates. After the 1960's, Rome constructed many housing estates in eastern area.

In nowadays Italian government and Municipality of Rome are planning the reservation the land from the new ecological and environmental point of view in western area of Rome, but on the other hand Rome are planning the new city "Bufalotta" in the northern area of Rome.

We must pay attention to these new policies in future.

1. はじめに

イタリアの首都ローマは、紀元前から重層的に形成され、拡大の一途を遂げて今日に至っている。このためローマの中心部の地下には古代の埋蔵建造物が多く、地区の改造や道路・地下鉄・地下駐車場等のインフラ整備は、困難を生じることが多い。

第二次大戦以前独裁者ムッソリーニは、イタリアの国威を発揚するため万国博覧会をローマで開催することを企図し、市に隣接した南部地区エウル(E. U. R)の整備を図ると共に、世界に先んじて行政機関の移転を目論んだりした。結局戦争のため万国博覧会は開催されなかったが、戦争後は多くの政府機関がこのエウルに移転している。

一方国とローマ市は、1960年代から積極的にローマ市東側地域を都市開発するため、世界的コンペでアイデアを募ったこともあったが、結局多くの住宅団地の建設を進め、近年は大型ショッピングセンター整備を都市政策として進めてきた。そして今日では、ローマ市の北東部に新しい第二の大規模なニュータウンを建設することを目論んでいる。またローマの西側地域一帯では、都市の生態的な環境保護を都市計画に組み込んだ、新しいマスタープランの策定も行なわれている。

日本では、英、米、独、佛のような国々の都市計画等について、比較的数量多く研究されてきているが、イタリアについては極めて少ない。本論は(財)計量計画研究所(IFS)からの研究資金援助により、イタリアやローマに関わる都市開発研究を行なったので、その一部を紹介するものである。

* 建築学科 教授

2. ローマの都市形成の変遷について

2.1 古代から近代

ローマはB.C. 600年頃建設されたと推定されている。このローマはテベレ川の東側に位置する海拔50mに満たない7つの丘陵地を含む地帯を中心として形成されてきた。これらの丘は今日でも、ローマの重要な地理的地位を保有しているが、とりわけパラティーノの丘の上に最初の都市が建設されたとみられている。ローマもヨーロッパの主な都市にみられるように、B.C. 378年以降、都市の周辺を城壁で囲むようになっていくが、城壁の全長は約8km、高さ約8.5m、厚さ約4.5mであったと推定されている。なお、アッピア街道(旧道)がつけられたのは、B.C. 312年のことである。その後ローマは急速に発展を遂げ、B.C. 27年～A.D. 14年には人口100万人を数えるに至ったと考えられている。

古代ローマの時代には、フォロ・ロマーノをはじめとして数多くの建造物や広場、道路がつくれたが(Fig. 1)、時代の変遷、時代の執政者等により破壊や再生が行われて今日に至っている。



Fig.1 Buildings Location in Ancient Roman Age

15世紀に君臨した教皇ニコラウス5世はローマ市内にテーベレ川を挟んで神殿、広場、寺院、記念塔、市場、彫像、5階建ての住宅群、巨大建造物、公共浴場、競技場、道路、高架水道、下水道等多くの建造物をつくる一方、ヴァチカン宮殿やサン・ピエトロ寺院の改築を行っている。後年、かのミケランジェロは法王パウルス3世からカピトリーノの丘の北側麓に位置するカンピドリオ広場を中心として建物や斜路の総合的デザインを依頼されており、多才であったミケランジェロは、1564年にローマで亡くなるまで、数多くの建物や広場等をつくりあげたが、彼の死後もローマはバロック芸術の都へと発展を遂げている。

A. D. 1585年～1590年に在位した法王シクストゥスは、ローマの都市計画を「結び目」というシステムで進めた。これは古代からの建築物や寺院、記念柱などが建立されている箇所を中心に見据えて、新しい広幅員の大通りを一直線で建設したものである。

18世紀半ばには、建築家ベルニーニによってサン・ピエトロ寺院やサンタンジェロの地区の整備が相当に進められている。

2.2 イタリアの建国と首都ローマの成立時代

イタリアが王国を成立させたのは1861年のことである。この時はトリノが首都であったが、1865年～1870年はフィレンツェに首都が変わっている。ローマがイタリアの首都となったのは今からわずか132年前の1870年のことであった。

Fig. 2は1873年当時におけるローマの市街化状況を示したものである。当地図に示される東北部にあたる箇所に長方台形の空き地上部分が見られるが、1870年の建国後、ここが首都イタリア鉄道のローマ終着駅テルミニ建設用地に充当され、鉄道が敷設され始めたことが伺える。

なお、1873(明治6)年5月、日本の岩倉使節団一行が、フィレンツェからローマに到着し、さらにベニスを訪れたことが、久米邦武が著した「米欧回覧実記」に記されており、この終着駅に到着したことが記されており、一行は当地でも大歓迎を受けている。

参考として「米欧回覧実記」の当該箇所をここに記す。

「五月十一日 美晴午後ニ雹ヲ雨ラス豆ノ如シ。……………五時半ニ羅馬府ノ駅ニ達スレハ……………仏羅稜ヨリ此マテ、鉄道二百三十二英里」。

当時イタリア政府とローマ市は、ローマ市内の重工業施設をローマ市街に移し始めている。このことはローマの都市の土地利用がかなり乱雑で都市環境が劣悪化していたことを示している。そこでローマ市はローマを第2次産業から第3次産業に転換して都市化を進めたと考えられる。また都市を蘇らせ、活力を与える一環として、ベネチア広場一帯にかけての整備を進め、ヴィットリオ・エマヌエーレ2世の巨大な記念堂を建立している。ローマ市は、さらに重要道路沿道に新しい市街地の整備を進めている。これらの施策は、ローマ市をヴァチカンから隔離するように行われたとされているが、おそらく、ローマ市当局とヴァチカン国との間で、何らかの確執があったと見られる。

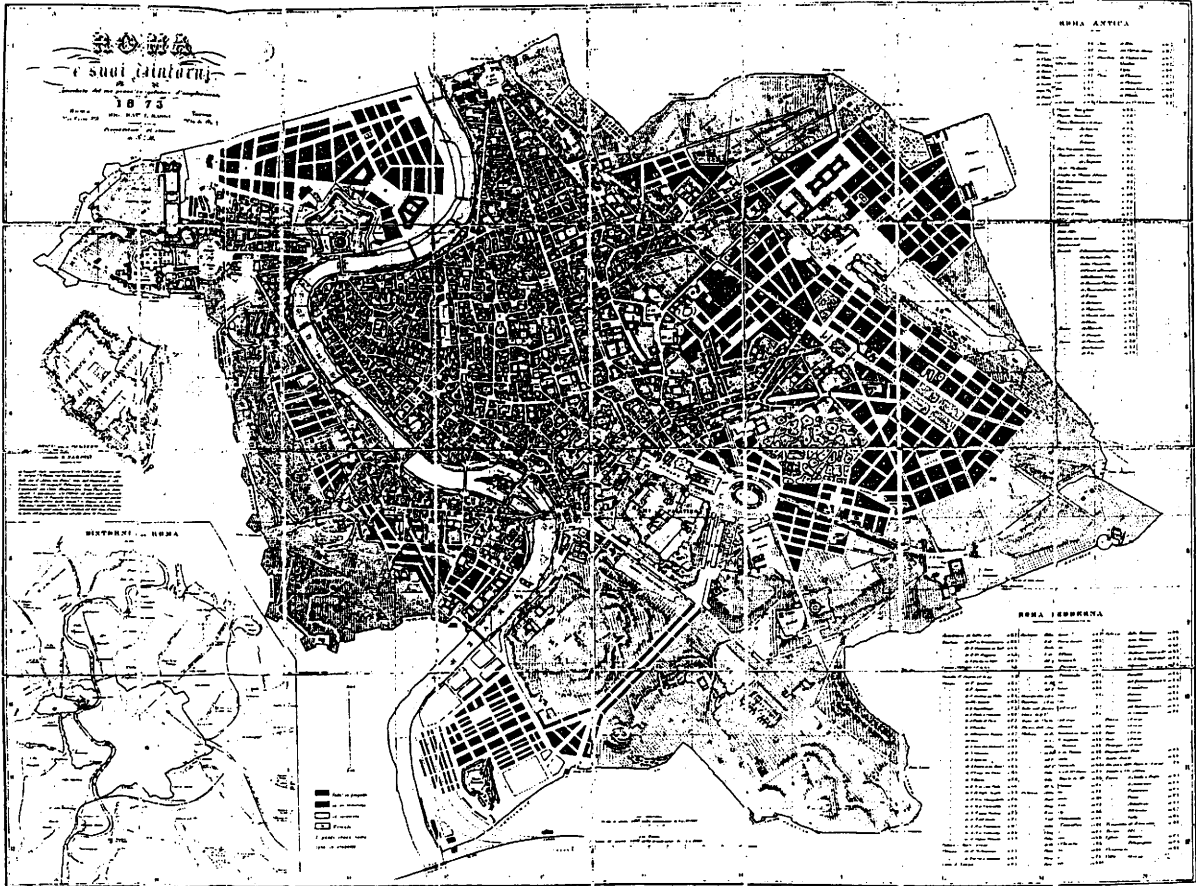


Fig.2 The urban situation of Rome in 1873

2.3 19世紀後半から20世紀初頭の時代

ローマがイタリアの首都になって以来、1873年に最初の都市計画プランがローマ市議会の審議に付されたが反対意見が多く廃案となっているが、1881年、ローマ都市計画の設計競技が政府の後援で行われ、それを基に1883年に、向う25年間の期限を定めた新計画が定められた。

この当時、ローマの建築事業は、数多くの銀行と外国企業にとって最も手っ取り早い、また最も利益のある仕事の1つであったが、都市計画と建築事業を進めるためには、法制化が必要であった。また都市計画を進めるには、ローマ市が特別に課税地域を定め、土地を規制したので、税のかからない城壁の境界外に家を建てることが多く、このことが、建築物のスプロール化を引き起こさせることとなった。

1887年になると、ローマでは建築企業が大きな不況に見舞われ、ローマの都市計画も失敗に終わっている。

先に述べた1883年の都市計画は、1909年に終止符を打ち新計画が作成された。立案者はエ

ドモンド・サンジャスト・デ・テュラダであった。この計画は緑地帯を多く採ったことに特色があり、加えて鉄道電化の開始により、電車線路網も策定されたことが特記される。

さらにローマにおける道路交通問題の解決のために、幹線道路が交差する地点では、ロータリー方式が1909年にはじめて採用されたことも特記されるべきことである。

この1909年の都市計画は建設用地に対して課税することが基礎におかれたものであったため、ローマの地主達は強い圧力をローマ市にかけることが多く、関係法は実質上効力を弱められ、結局土地の価格の上昇を阻止することができなかった。一方1911年、イタリア統一の40周年記念を祝って博覧会が催されたが、これはローマの都市計画を実現させるのにとって良い機会となり、多くの計画が遂行されている。1931年に新しく改訂都市計画が策定されているが、これははこれまでの計画自体を厳しく問うものであった。しかしこの新しい計画案は、史上最大の都市拡張計画を進める内容に変えられているが、明確な都市化の指標は無く、市議会でも反対意見が多かったと伝えられている。

そもそもローマの都市計画の拡大化策に関しては、2つの型があった。すなわち、スプロール型と、もう1つは都市から遠く独立し都市のとのつながりを絶つ型である。このうちスプロール型には、ローマの中流階級が住み、労働者階級の人達は、都心部から遠く離れた新開地に住まざるを得なかったが、今日のローマはこれらの新開地をも包含して都市形成がなされている。

2.4 ベニート・ムッソリーニ時代の事蹟と戦後

ムッソリーニは、第二次世界大戦時、日本・ドイツと共に三国同盟を結び、日本やドイツよりも早く敗戦国家となり、公開処刑される運命にあったが、戦前はローマを栄光ある首都とするべく、自ら国民の前で壮大な建造物建設で陣頭指揮を執ることもあった。その代表的なものとして、終着駅テルミニ本屋をガラスと大理石を使って近代化させたことが挙げられる。またムッソリーニは、国威を発揚させるために1942年にローマ万国博(Esposizione Universale di Roma)を開催することとし、ローマ市南郊約8kmの地点を選び、この万国博の頭文字E. U. R. をとって開発に着手したことも例として挙げられる。

戦後、イタリア政府は、このエウルにローマ都心部に位置している多くの政府機関の分散移転や住宅群、オフィス群の新設を定め、1960年代から本格的な整備を始めた。

また1960年開催のローマ・オリンピックのために、当時としては斬新な円形の室内競技場(直径60m、高さ30m)を建設している。

このエウル地区は初め9km²程度の面積を有していたが、引き続きその面積は周辺一帯で拡大の一途をたどっている。1963年筆者がフランス留学中の余暇を使って現地を訪問した時は、かなり殺風景であったが、今日はマルコーニ広場を中心として、広幅員道路、水と緑豊かな整然とした地区環境が形成され、官公庁施設(大蔵省、厚生省、郵政省等)、屋外劇場、国際会議場、スポーツ競技場、博物館等が配置され、周辺には住宅群が多くつくられている(Fig. 3)。



Fig.3 Actual circumstances of E.U.R. in Rome

しかし、このように整備された地区とはいえ、ローマ中心部からの通勤者は、地下鉄を使うよりは、むしろマイカーによる通勤が多く、車渋滞も顕著となってきている。

エウル地区内の建築物は、過去ローマが築き上げてきた壮麗重厚なものではなく、デザインは洗練されているが、機能を重視したものになり、しかも建築素材は意外と質素なもので作られているとはいえ、内装は美しいものになっている。

しかし根本的な問題は、重要な政府関係機関が、今尚ローマ中心部に有り、各種公共機

関も分散しており、果たして有機的で十全に行政が機能しているのか否か、改めて日本人の目から検証しておく必要がある。なんとなれば、日本でも首都機能移転問題が、いまなお決着を見ていない状況であり、日本の行政機関等の地方移転に対しては、本筆者は疑念が感じられるためである。

2.5 戦後ローマの都市計画のあゆみ

戦後、改めて1931年度に策定された計画が検証された。その結果1953年3月20日、新計画準備のための活動が開始され、新計画立案のための特別部局がつくられ、1954年5月20日～21日の市議会で、市の新しい都市計画が満場一致で承認されている。

ところで、都市計画法の主体はコムーネ(Comune)と呼ばれる市町村にあり、コムーネでの土地利用、都市施設、開発事業が重要な要素を占め、地域地区における都市計画と建築法規制が敷かれている。ただし、土地利用規制よりも建築規制が強かったイタリアでは、目的が建築物の衛生環境の保全等にあつたために、土地利用規制との不整合が多かった。

このコムーネの総合計画は、1970年代前半までは、都市基盤整備に重点がおかれていた。

1977年1月には、「土地と建築物に関する法律」(法律第10号)別名「ブカロッシ法」が制定され、土地と建築物の一体的な計画と事業の推進化が図られることになり、地方自治体が独自に計画行政を推進する途が開かれた。

また1976年には「市行政の分権および市民参加に関する法律」(法律第278号)によって、市民が市政に参画する途が開かれ、総合計画の中で「地区住民協議会」による機能が図られるようになり、より市民に根ざした都市計画行政が進められている。さらに1985年のガラッソ法により、国土計画と景観計画の環境保全が全国的に図られるようになり、ローマもその例外ではなかった。

20世紀後半のローマ全体の都市計画については、一つの特徴的な方向性がある。その背景としては、ローマが人口増加、モータリゼーション化などによって従来のローマ市から周辺部に人口流出が顕著となったことである。

このためローマ市当局は東側地域全体を、新しく都市化させていくこととし、集合住宅系の土地利用計画に方向付けていくことが進められた。この考えは今日でも基本的に踏襲されている。東側へ都市化政策を進めていく上で西側への都市化政策は弱かったが、その最大の理由は東側に比べて西側は地形の起伏が多いこと、農業地帯が多く存在していること、緑の丘陵地が豊富に存在していることなどのために、都市化に困難性があるということによる。事実筆者は、これらの立地状況を現地で広く調査したが、西側の地形が、かなり都市化には不向きであること、また信じられないほどの悪路が多いことを確認した。

2.6 ローマ市改造ミレニウムプロジェクト

西暦2000年はキリスト教にとって大聖年(ミレニウム)に該当することから、ローマ市長フランチェスコ・ルテッリは、1998年以降、従来の予算を倍増し、ローマのサン・ピエトロ寺院やコロッセオ広場など古来からの建造物の改修、化粧直しを進めた。1999年が工事のピー

クになったが、その箇所は700に及ぶものであった。このため、1999年の市内の交通は相当な混雑を引き起こしている。市長は元々、環境保護団体のボスの存在であり、それをバックとして選挙に勝利した人である。すなわち1993年12月、ローマ市長に就任以来、大規模な土木工事を手がけてきているが、テーベレ川近くに位置するサントジャンジェロ城付近の整備のために長さ1kmに及ぶトンネル構想も立案したが1999年、逆に環境保護団体の強い反対のために、トンネルを短くする案に変更している。また、ローマ市南部にある聖パウロ寺院からローマ市の中心部にあるコロッセオを経て、さらにサン・ピエトロ広場に近接するヴァチカン美術館に至る間の地下鉄C線の計画・工事や国鉄テルミニ駅とサン・ピエトロ寺院間に市電を通す計画も研究が進められ、さらにヴァチカン市国とサン・ピエトロ広場南側に位置するジャンニコの丘の地下に105台の観光バスが収用できる5層の自動車駐車場の建設が図られている。また、前述したテルミニ鉄道駅は、往時の面影を少し残して、機能的に、また斬新なデザインで装いを新しくしたことは、ローマの個性を大きく特色づけている。

3. 現代ローマの特長的都市政策

(1) ローマ市は、新しい都市計画マスタープラン(2000)に基づいて、生態的環境要因を重視した都市政策をローマ市内を流れるテーベレ川西側を主な対象地域として進めていく方向にある。内容的には①第一優先要素の保全と評価、②第二要素の保全と評価、③環境の質を高める地域に分けられたものとなっている。それらを概括的にみれば①については、広く点在する水系を主体とした環境や農業地域を対象としている。②については、人間も含めた緑地地域や自然保護区を定めている。③については、人間など多くの生物が住む地域を包含して、風景保護や市街地の都市の質を高めようとするものである。

そして車中心の政策から公共交通中心の政策に転換すること、そのために1,300km²に及ぶ広域的範囲を道路や高速道路に代えて、鉄道網の整備に力を注いでいくことを目論んでいる。また大規模再開発用地は、当分の間必要性が生じるまでは緑地として法的にリザーブを図ることとしており、全体的には、環境問題を十分考慮した都市計画を推し進めていくとしている。したがって地域的には今までのようなローマ市東側地域に対しての開発志向型の政策よりも西側地域に対する環境保全型政策に転換するものである。

(2) 上に述べた環境に配慮した都市政策が主としてローマの西側地域で進められる一方、ローマ市中心部から半径6~9kmをとりまく環状型の自動車専用道路(主として高速道路)の北側にあたるブファロッタ(BUFALOTTA)地域を対象として21世紀に向けた自然豊かな新しい完結型都市づくりが構想化されている。その概要をつぎに示す。

①位置および背景

Fig. 4に示すようにブファロッタは、ローマ市中心部から北北東約6.5kmに位置している(●印で示す)。



Fig.4 The Situation of Bufalotta

ここは環状高速道路に近接し一部箇所に工場が立地するものの、全体としては樹木のほとんど無い丘陵地となっている。

この地域には古代ローマ時代から、人が居住していたことが判明し、長期間埋蔵文化財の発掘調査が進められている。

この地域は最近までローマにとって必要な倉庫団地がつくられる予定であった。しかしローマ市当局は、ここにレベルの高い「完結型都市」を形成させることで、この地域の開発を手がけるラマロ (Lamaro) 社と 10 年以上にもわたってマスタープランづくりから、具体的な施設配置計画について調整を進めてきた。この地域の開発は、車で半径 25 分圏内に住む 120 万人を対象としたプロジェクトであるが、ラマロ (Lamaro) 社はこの開発のために、新たに「ローマの門」(PORTA DI ROMA) という関連会社を創設し、ラマロ (Lamaro) 社の役員を務める Carlo Santi 氏 (Fig. 5) を社長として据え、必要な行政手続きや計画上のツメを市当局の幹部 (Fig. 6) と進めてきた。

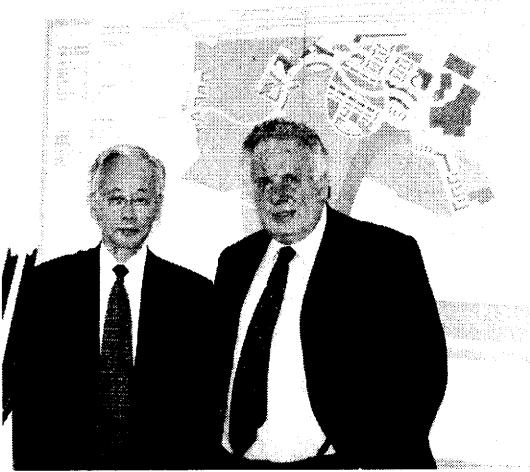


Fig.5 Dr. Ing. Carlo Santi (right-hand)



Fig.6 On. Enrico Gasbarra (right-hand)
Assessore alle Politiche del
Commercio e dell'Artigianato for Rome

②計画概要

ブファロッタの基本にかかわる事柄は次の通りである。

(a)「ブファロッタ」の都市計画は、1997年8月13日に市議会で承認され、同年12月11日に首都ローマ委員会において都市再生および近郊の見直しを目的とした計画の一部とすることが容認された。

当プロジェクトは環境的に質が高く、さらに既存建物よりもグレードの高い新しい都市づくりを目指している。

(b)ブファロッタの都市計画全体案は、ローマ市当局がイタリアの建築家ジノバレ氏を指名し、彼によって策定された。

(c)この地域にイタリア最大のショッピングセンターをつくることが計画されている。

(d)ローマ市当局としては、ローマの中心部にある「スペイン広場」に多くの人が好んで集まるように、当地域にも多くの人たちが来るような施設をつくる。

(e)21世紀の高度情報社会に十分応えることのできるように事務所や住宅建築を行う。

(f)全体事業費は3000ビリオンリラである。

(g)住宅は常住人口1万5千人分とし、4階建てもしくは5階建ての住居を建設すると共に、低所得者層用の住宅も建設する。

(h)道路についていえば、今の環状高速道路は片側4車線を5車線に改良し、高速道路と当地域を結ぶ道路も広幅員化する。また当地の中心部にシンボルロードを配置するが、その全体幅は50mである。

本計画の関連図を Fig.7 に示す。

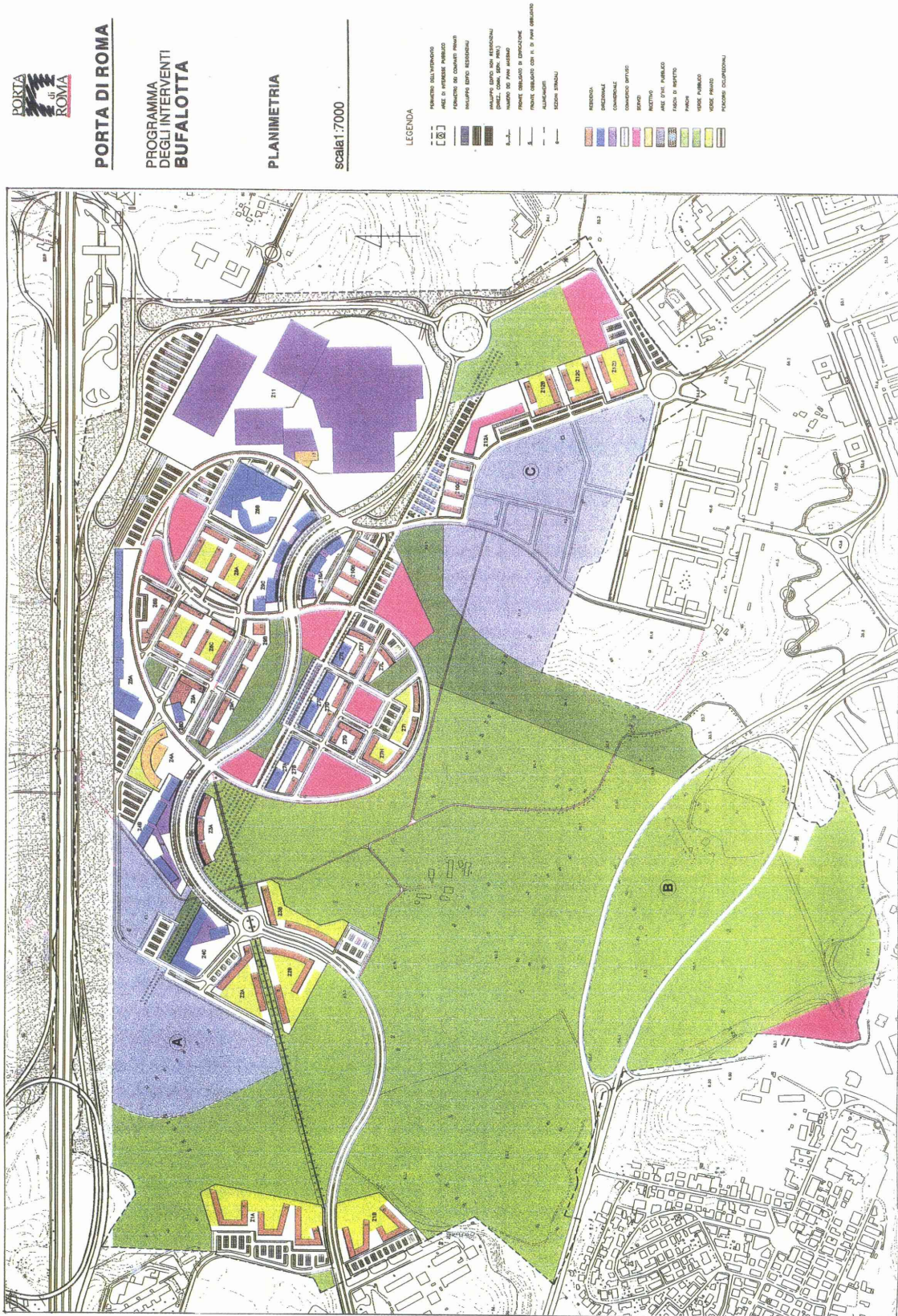


Fig.7 Bufalotta Masterplan

(i) 当プロジェクトは次のような内容である(イタリアではボリュームで計画する)。

住宅	782,000m ³	37%
商店	37,000m ³	2%
住宅以外	132,000m ³	6%
オフィス	535,000m ³	25%
ホテル	86,000m ³	4%
病院	80,000m ³	4%
商業センター	450,000m ³	22%
計	2,102,000m ³	100%

開発地域は 332Ha で以下の内容で構成される。

土地区画(Comparti fondiari)	46.9Ha	14%
道路網および建造物制限地帯	60.6 Ha	18%
地上駐車場	16.5 Ha	5%
サービス(通常が「リンスタント」等)	6.5 Ha	2%
公共の用途	45.7 Ha	14%
緑地	155.8 Ha	47%
計	332.0 Ha	100%

(j) 人口は 1Ha あたり 80 人とする。

公共の緑は住民 1 人あたり 143 m²相当とするが、これにより環境的質の高さを図る。

このプロジェクトのために、G. R. A. (大環状道路) への新規の出入り口および、ローマ-フィレンツェ間を結ぶ A1 線への既存の出入口を改良する。

道路は 2 本の主要軸を中心として、土地の自然な起伏に沿って建物の間を走るが、その幅員は 50m あり、中央大通り (boulevard) としての機能を果たし、また地域全体は並木道で飾る (Fig. 8)。

住宅および周辺の空間の質を保証するため、住宅地の道路幅は最低 20m とする。2 本の道路が交差する地点には広場を配し、そこに主要な公共の施設 (劇場、教会、ホテル、診療センター) を設ける。

主要道路沿いの建物の最下階は商店やオフィスビルに充てるが、これらの建物の高さは 7 階 (日本でいう 8 階) に制限する。他方、住宅用建物は 4 階または 5 階 (日本でいう 5 階または 6 階) に制限し、スポーツや余暇のための公共公園 144.7Ha を整備する。

公園は、完全に地中に埋まっていた古代の遺跡も見ることのできるものをつくる。

公共駐車場は、必要に応じて地上につくるが、特に住宅地域においては、人間の視線に入らないようにする。

駐車場は目隠しのために並木や垣根を配置する。

4. おわりに

イタリアは日本にとって観光地として見られることが多いが、イタリア各都市の形成については、学問的に興味深いことが多い。

本論は、ローマについての古今にわたる都市形成の変遷を、縦断的あるいは横断的に分析したものであり、今回その一部について述べたものである。

イタリアはヨーロッパの地理的位置から独得の発展を遂げて今日に至っているが、さまざまな困難はあるにしても、都市づくりやいわゆるインフラ整備は、相応にかなりの努力が払われてきている。その代表例として、ローマをとり巻く環状高速道路が、立派につくりあげられていることをあげることができる。我々はとかく、英、米、独、佛の都市計画や都市政策に関心が惹かれるが、改めてローマをはじめとしたイタリアのまちづくりを深く研究することが必要である。

本研究にあたっては、冒頭に述べたように(財)計量計画研究所(IFS)のフェローシップを受けることができたが、当時の理事長・顧問を務められた、井上孝東京大学名誉教授から、生前厚いご指導をいただいたことに改めて深甚の感謝の念を表すものである。

主な参考文献

1. Roma Cassa di Risparmio di Roma
2. Le città nella storia d'Italia Editori Laterza
3. ROMA Editrice Campo Marzio
4. 世界歴史地図 三省堂 1995年8月
5. 古代都市ローマ 青柳正規 中央公論美術出版 1991年9月
6. ユネスコ世界遺産 10 南ヨーロッパ 講談社 1996年7月
7. 世界の都市 ジム・アントニウー 三省堂 1995年11月
8. 皇帝たちの都ローマ 青柳正規 中公新書 1992年10月
9. ローマと長安 若山滋 講談社 1990年4月
10. 欧米回覧実記 第4巻 久米邦武 岩波書店 1980年8月
11. イタリアの古都と街道 紅山雪夫 トラベルジャーナル 1995年5月
12. ローマの道の物語 藤原武 原書房 1985年11月
13. イタリア MICHELIN 1998年
14. MUSSOLINI URBANISTA Antonio Cederna
15. ROMA VERSO LA CITTA' DEL2000 1999年第6号(雑誌)
16. Roma piano regolatore Comune di Roma
17. Roma quadriennio 1993~1997 Comune di Roma
18. 諸外国における大都市圏 首都圏整備委員会事務局 1964年3月
19. ローマのデータ 東京都生活文化局国際部行政資料 2000年6月
20. CITY PROFILE 東京都 都市経営世界会議資料 1993年4月
21. 世界の大都市 東京都 世界大都市交流委員会事務局 1994年3月
22. イタリアのまちづくり 宗田好史 学芸出版社 2000年7月
23. BUFALOTTA COMUNE DI ROMA 1998年7月
24. Foro Salario A new center in Roma for the year 2000
25. ジェゼッペ・カンポス・ヴェヌーティ氏に聞く(宮脇勝)新都市 2002年7月

地図

26. ROMA (カラー) 縮尺1:13000 (現代のローマの市街地図)
27. PROVINCIA DI ROMA (カラー) 縮尺1:50000 (ローマ首都圏を対象)
28. ROMA E IL RACCORDO ANULARE (カラー) (EDITRICE LOZZI S. A. S. ROMA 製作 縮尺1:20000)
29. Roma Hallwag (カラー) 縮尺1:15000