

World Watching 120

ワールド・ウォッチング



樋渡 彩

法政大学大学院
デザイン工学研究科
建築学専攻陣内研究室
博士後期課程

図1 港湾の変遷



図2 港湾機能の位置

ヴェネツィア 近代港湾の誕生から再生

近代港湾の誕生から衰退

1797年、共和国は迫りくるナポレオン軍の前に屈服した。その後、ヴェネツィアの領土はフランスとオーストリアの間で外交における取引材料となった。港湾機能を見直したフランス行政の試みによって港と都市の一体的関係が徐々に変化していく。この変化を決定づけたのは、イタリア王国統一後に都市の西側（サンタ・マルタ地区、サン・バジリオ地区）に建設された新港湾、新ヴェネツィア港の誕生であった（図1）。埋め立てによって本島の西端に馬蹄形の埠頭が付け加えられた（図2）。この埠頭の内側は大型船が停泊できる泊地として浚渫され、その浚渫土で埠頭は造成された。この近代的な埠頭には、倉庫、オフィス、冷蔵庫、新たな市場、旅客ターミナルなどを設置し、ヴェネツィアの港湾機能が集約され、分散型港湾構造から集約的港湾構造となったのである。当時、船舶が帆船から汽船に代わり大型化するとともに、貿易量・貨物取扱量が増加し、従来の運河沿いの施設では取り扱いきれなくなったため、都市の北西に位置する鉄道駅とサン・マルコ水域から西側にアドリア海から運ばれてくる商品の荷揚げ場として発展したジュデッカ運河を結ぶように新港を整備し、鉄道と船舶間の荷役問題も解決した。

新ヴェネツィア港ができる以前、サンタ・マルタ地区やサン・バジリオ地区は商館の少ない庶民地区で、自然護岸をもつ、のどかな風景が広がったヴェネツィアの郊外のような場所であった（図3）。



図3 自然護岸のあるサンタ・マルタ地区（1870～80年頃）
Moretti Lino, Vecchie immagini di Venezia, Venezia 1966, p.81.

はじめに

国内外の多くの人を惹きつける魅力的な港湾都市ヴェネツィア。本稿では近代以降のヴェネツィアにおける都市と港湾の関係の変遷を紹介したい。

ヴェネツィア本来の港湾構造

アドリア海の北に位置するヴェネツィアは、干潟（ラグーナ）という特有の地形の中で誕生した（図1）。干潟は、大陸から流れ込む数本の川によって運ばれる土砂の堆積と、アドリア海の波による浸食とのバランスの中で形成された。ラグーナの水深は浅く、水路は迷路のように入り組む。このような独特の環境の中でヴェネツィアは固有の文化を形成し、また、港は都市と一体化した構造を持つに至った。

ヴェネツィア共和国時代のラグーナ内は、島や地区ごとに役割が決まっており、検疫・税関など港の機能が分散していた。アドリア海から入る商船は、大運河の入り口にある「海の税関」で扱われ、本土の河川からラグーナに入った商船はリアルトの「陸の税関」で管理された（図2）。また、商品の種類毎に荷揚げする岸が決められており、ワイン、鉄、石炭、オイルなどを荷揚げする専用の岸があった。輸入品のうち穀物と塩は共和国管理下に置かれ、都市内の公的な倉庫に保管された。さらに、運河沿いでは運河からの直接搬入出するのに適した建物が建設され、商館も登場した。このように、ヴェネツィアはサン・マルコ水域を中心として、都市全体に機能を分散させた“港湾都市”として形成され、発展したのである。

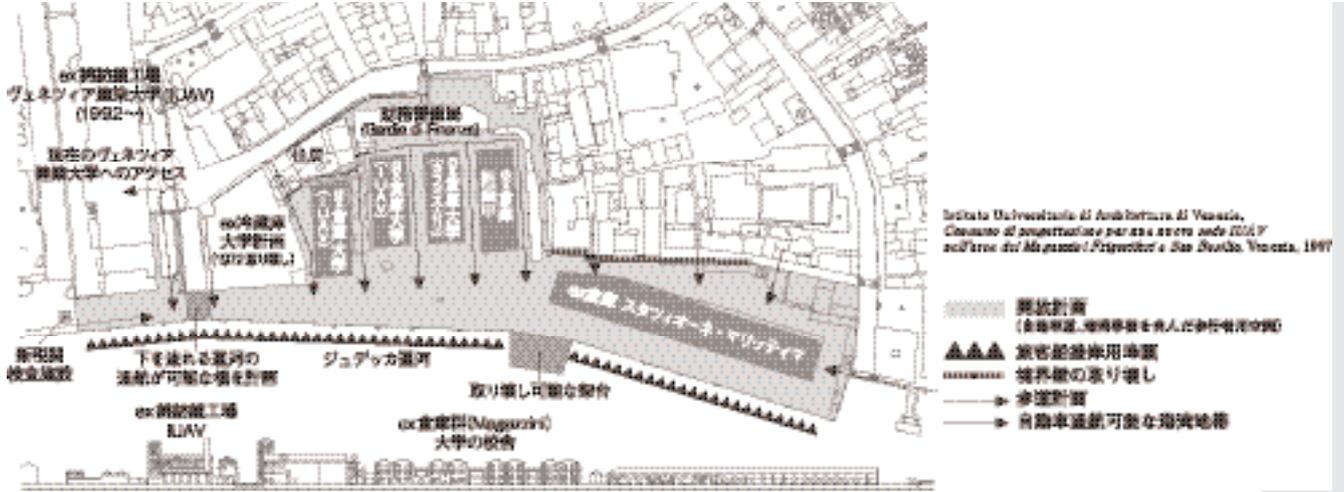


図4 1998年の港湾地域再生計画とジュデッカ運河側立面図

しかし、新港湾建設によって工場、倉庫等の大型施設が設置され、鉄道が導入されることで、当時の先端をいく近代港湾となったのである。この新ヴェネツィア港の建設によって都市の動線が大きく変わるようになったのとは対照的に、港湾機能の集約化によって都市中心部のカナル・グランデ沿いの建物等は結果的に守られたのだった。

しかし、19世紀末、すでにこの新港湾では手狭になりつつあり、20世紀には、新たな土地の必要性が高まった。その結果、本土側のマルゲーラ地区で新たな港湾建設が進められることとなった(図1)。ヴェネツィアでは産業の拡大をラグーナの本土側の縁に求め、港湾機能はアドリア海から最も遠いラグーナの奥に整備された。このマルゲーラ港によって、完全に近代的な産業港湾機能とヴェネツィア本島の都市は完全に切り離されたのである。

近代港湾の再生

1960年代、石油の需要の高まりから、マルゲーラ港を拡張し、ヴェネツィアの港機能をマルゲーラ港へ次々と移していった(図1)。その結果、19世紀末にサンタ・マルタ地区周辺に建てられた倉庫や工場は次第に閉鎖に追いやられ、機能を失っていった。1882年から1900年に建設されたネオロマネスク様式の綿紡績工場は1960年の終わりまで機能した。その動きと同様に、産業地帯となったジュデッカ島で、製粉工場やビール工場、時計工場などの大工場も終わりを告げた。

このような流れを受け、1980年代から近代遺産を転用して次の時代のニーズに合わせる取り組みが始まった。綿紡績工場は大学の校舎として改修され、天井の高さをそのまま保ち、教室に転換した。この大きく仕切られた空間で行われる講義は大演説のような演出効果をもたらしている。他にも、ジュデッカ島のビール工場は集合住宅に生まれ変わった。近年では、ジュデッカ運河に面した製粉工場はホテル・ヒルトンとして再建された。また、1996年、港湾機能を縮小したサン・バジリオ地区で新しい計画が立てられ、翌年には港湾局が管理する敷地の一部を市民に開放し、

公共の場として活用するよう決めたのである。

1998年の計画図からは、港湾地域とその背後にある居住地区とをさえぎっていた高い壁を取り壊し、両地区の間を自由にアクセスできる計画がなされたことがわかる(図4)。また、倉庫群を大学に転用し、その背後からのアクセス路を設けている。これまで一般の立入りが自由ではなかった港湾地域が開放され、住民の生活区域との交流が生まれたのである。

現在は、高い壁は一部取り壊され、境界には植栽やベンチが設けられた、地元住民が集う小広場が生まれている(図5)。南に4つの倉庫が並んでおり、この西側から2棟分は2006年にヴェネツィア建築大学に、その隣の棟は2007年にヴェネツィア大学に転用された。外観は綺麗に修復され、内観は開口部を残し、機能的で斬新な空間に改修された。倉庫間を連結していた構造も一部残され、東端の1棟はまだ改修されておらず、新旧が対話する面白い空間になっている(図6、7)。

このように、大学が立地することにより地元住民の交流の場として港湾地域が利用され始め、都市と港が再び融合し始めている。新ヴェネツィア港は、一度は都市と切り離された港湾となったが、クルーズターミナルとして、または大学としてヴェネツィアの新たな都市の魅力に貢献しているのは興味深い。



図5 港湾地域再生後の様子(2008年撮影)
左側の居住地区と右側の港湾地区とを遮っていた壁だった所は植樹で再生



図6 倉庫と倉庫を連結するシステム(1928年撮影)
ASCV, Fondo Giacomelli



図7 左側が大学に改修した元倉庫、右側が未改修の元倉庫(2008年撮影)