

報 告

生活環境整備欧州視察団に参加して(Ⅰ)

真 庭 功

目 次

- I 視察概要
- II 視察報告
 - 1. ハンザ自由都市の伝統を誇るハンブルク
 - 1) シュテリンガー・モアごみ処理場
 - 2) シュテリンガー・モア下水処理場
 - 2. 水上にただよ町ストックホルム
 - 1) シェルホルメン・ニュータウン
 - 2) スカンセン
 - 3. 七つの丘に囲まれた“永遠の都”ローマ
 - 1) イタリア古文化保全協会
 - 2) 新しいローマ E. U. R.
 - 4. 湖畔の国際都市ジュネーブ(以下次号)
 - 1) ジュネーブごみ処理場
 - 2) ジュネーブ下水処理場
 - 5. セースに映える“花の都”パリ
 - 1) フランスの都市計画
 - 2) ラ・ディファンス・モンパルナス再開発都市
 - 6. “霧の都”ロンドン
 - 1) テイズ・ウォター・オーソリティ下水処理場
 - 2) 大ロンドン庁
 - 3) ハロウ・ニュータウン
 - 7. “北のベニス”アムステルダム
 - 1) アムステルダム市役所
 - 8. “ユーロポート”ロッテルダム
 - 1) ユーロポート
 - 2) ライモンドごみ処理会社

Ⅰ 視察概要

生活環境整備欧州視察団 (*Environmental Problems Research Group*) は、「都市地域における生活環境整備方策」に関して、広くヨーロッパ各都市の知恵と経験を学び、生活環境問題の解決に資することを目的として、1974 (昭和49) 年5月21日から6月9日までの20日間にわたって、ヨーロッパ主要7カ国を視察してきた。

この視察団は近畿圏整備本部 (昭和49年7月より国土庁に統合) および近畿開発促進協議会 (近畿府県等で構成、会長には大阪府知事が就任) の主催により、近畿圏整備本部をはじめ、近畿圏の自治体およびその他の関係機関からの参加者をもって編成された。視察団員は総勢12名で、中西博 (近畿圏整備本部調査官, *Director of Research Officials Kinki Region Redevelopment Agency*) を団長に、三浦康男 (大阪府総務部参事, *Counsellor, General Affairs Department Osaka Prefectural Government*) を副団長に置き、団員には大阪府下の衛星都市および学術関係機関から次の9名の者が派遣された。

浅野弥三一 (地域計画建築研究所, *Architects, Regional Planners & Associates, Kyoto*), 北田輝雄 (交野市理事, *Counsellor, Katano City*), 清田栄紀 (箕面市建設部計画係長, *Chief, Planning Unit Construction Dept., Mino City*), 笹川義一 (吹田市同和対策室長, *Director, Human Relations Division, Suita City*), 多田信吾 (関西情報センター, *Director, System Department Kansai Institute of Information System*), 中川弘 (八尾市助役, *Deputy Mayor, Yao City*), 西川明 (岸和田市都市開発部長, *Director, Urban Development Dept Kishiwada City*), 林武治 (池田市土木部長, *Director, Construction Department, Ikeda City*), 真庭功 (追手門学院大学経済学部, *Instructor, Faculty of Economics, Otemon-Gakuin University*) であった。加えて、宮城和雄 (郵船航空サービス, *Staff, Passenger Dept. Yusen Air & Sea Service Co. Ltd*) が添乗員として参加した。

この視察団が20日間のかぎられた時間の中で、環境保全対策、住宅・コミュニティ対策、文化・スポーツ対策、供給処理システム等に関する「都

生活環境整備欧州視察団に参加して（I）

市地域における生活環境整備方策」の調査目的を達成するために視察対象に選んだ都市とその施設は表1の通りである。また、訪問した各国の一般概要は表2の「訪問国概要」に示す通りである。

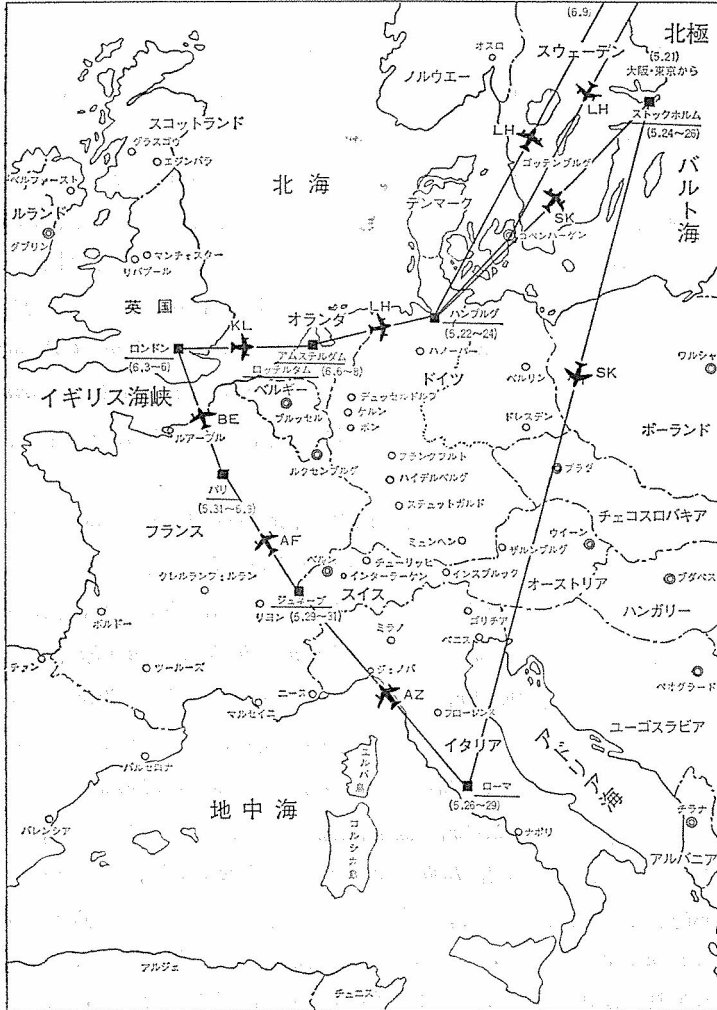


図1—生活環境整備欧州視察団旅程図

生活環境整備欧州視察団に参加して(Ⅰ)

表1—視察先およびその施設

訪 問 国	都 市	主要視察先及び施設	月. 日
(1) ドイツ連邦共和国 Bundes Republik Deutschland (独)	ハンブルク Hamburg	シュテリンガーモアごみ処理場	5. 22
		シュテリンガーモア下水処理場	5. 22
		市内視察	5. 23
(2) スウェーデン Sweden	ストックホルム Stockholm	スカンセン公園	5. 24
		シェルホルメン・ニュータウン	5. 25
		市内視察	5. 25
(3) イタリア Italia (伊)	ローマ Roma	エウル新都市	5. 27
		古文化保全協会	5. 27
		市内視察・バチカン市国見学	5. 28
(4) スイス Suisse (仏) Switzerland (独)	ジュネーブ Genève	ジュネーブごみ処理場	5. 30
		ジュネーブ下水処理場	5. 30
		市内視察	5. 31
(5) フランス France	パリ Paris	ラ・ディファンス・モンパルナス再開発都市	6. 1
		市内視察	6. 2
		パリデュード団地	6. 3
		在仏日本大使館書記官との懇談	6. 3
(6) イギリス Great Britain	ロンドン London	タイムズウォーターオーソリティ 下水処理場	6. 4
		大ロンドン庁訪問	6. 5
		ハーロウニュータウン	6. 5
(7) オランダ Holland (蘭) The Netherlands (英)	アムステルダム Amsterdam	アムステルダム市役所訪問	6. 6
	ロッテルダム	ロッテルダム市長訪問	6. 7
	ロッテルダム	ユーロポート	6. 7
	Rotterdam	ライモンドごみ処理会社	6. 7

表2— 訪 問

国	面積 km ²	年央推 計人口 1972 万人	年平均 増加率 1963~72 %	人口密度 (人/km ²)	平均寿命 (男/女) 歳	国民所得 1971 100万米ドル
ドイツ連邦共和国	248,454 (67)	6,167 (58)	0.8	248	68 74	206,181
スウェーデン	449,750 (121)	812 (8)	0.7	18	72 77	34,245
イタリア	301,225 (81)	5,435 (51)	0.7	180	68 73	96,798
スイス	41,288 (11)	642 (6)	1.2	155	69 74	18,355
フランス	547,026 (147)	5,170 (48)	0.9	95	68 75	153,503
イギリス	244,044 (66)	5,579 (52)	0.4	229	69 75	130,934
オランダ	40,844 (11)	1,333 (12)	1.2	326	71 77	36,017
日本	372,269 (100)	10,696 (100)	1.1	287	71 76	218,345

(総理府統計局編「国際統計要覧」1974版による)

II 視 察 報 告

1. ハンザ自由都市の伝統を誇るハンブルク

ハンブルク (Hamburg) は、ブレーメン (Bremen) と同様にひとつの市であるとともにドイツ連邦共和国 (Bundes Republik Deutschland, 11州) の州と同格の行政単位となっている。この街の人口は1,817,000人で、そのうち65,000人が外国人である。西ベルリン (West-Berlin) に次いで BRD 第2のこの都市は、“*Freien Hansestadt Hamburg*” と呼ばれるように、今日においてもハンザ自由都市の伝統と誇りを保っている。

昔からドイツの玄関口といわれたハンブルクは、ヨーロッパでもっとも伝統ある港町である。ハンブルク港のエルベ川棧橋は総延長が50kmを越え、港湾地区の総面積は100km²に及び、世界60数カ国から2万隻もの船舶が入港し、年間貨物取扱量は3,500万トンを越えている。ハンブルク港湾には60以上の大きな内港があり、

生活環境整備欧州視察団に参加して（I）

国 概 要

1人あたり 国民所得 米ドル	国際貿易 (輸入/輸出) 1972 100万米ドル		対日貿易 (輸入/輸出) 1972 100万米ドル		通貨 1973 (日本円換算)	政治 1973
3,364	39,763	46,208	930	681	DM ドイツ マルク (106.20)	連邦共和国 2院制
4,228	8,062	8,749	143	97	S. Kr クローネ (67.54)	立憲君主国 1院制
1,796	19,282	18,548	221	157	Lit リラ (0.53)	民主共和国 2院制
2,859	8,471	6,828	279	230	S. Frs フラン (101.68)	連邦共和国 2院制
2,995	26,715	25,848	283	301	F. Frs フラン (66.90)	共和国 2院制
2,356	27,860	24,344	979	501	£ ポンド (802.56)	立憲君主国 2院制
2,731	16,918	16,784	424	134	GL ギルダー (105.47)	立憲君主国 2院制
2,068	23,481	28,655	—	—	¥ 円 (1.00)	立憲民主国 2院制

(1ドル=308円)

岸壁には320隻の大型船が停泊でき、月間770もの定期航路が世界中の1,100の港に向けて出港している。ハンブルク市は港の近代化と設備拡張のために、毎週100万マルク（約1億円）もの費用を投じている。

この港の歴史は赤ひげ帝バルバロッサの時代の1150年にさかのぼるが、その後幾多のバイキングの侵略、ナポレオンの征服などの戦乱を経て、第2次世界大戦には市街の54%がイギリス空軍を中心にして徹底的に破壊された。それにもかかわらず、リューベック（Lübeck）、ブレーメン（Bremen）とならんでハンザ同盟の三大自由都市としての歴史と伝統が10年後には昔とちっとも変わらない町のたたずまいに復興させた。ドイツの経済および工業の中心地として、国際貿易港として、着実に復興したハンブルクは、ゲルマンの魂の強さと、能力の豊かさを目のあたりに示してくれた。まさしく、北ドイツ最大のこの都市の活気は、ドイツそのものの活気象徴でもある。

ハンブルクは国際貿易都市であると同時に工業都市であり、工業売上総額は年間

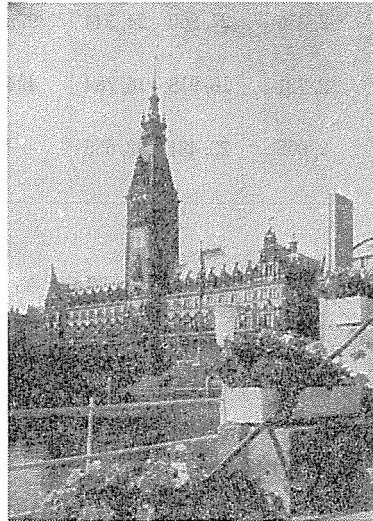
150億マルクにのぼり、ドイツ諸都市のうち最高を記録している。工業品目は豊富で、石油精製、造船、化学工業、精密機械工業、光学機器製造、航空機・車輛製造からタイヤ、コーヒー、カカオ加工、煙草製造にまでおよび、「鉄と石炭を除けば、ハンブルクで造られていないものはない」とまで言われている。

また、エルベ川（Elbe）の対岸には工場地区があり、その川の下を通るエルベトンネルは全長450mのパイプが河底に埋設されていて、対岸の工業地区に通勤する労働者に利用され、人と車をエレベーターで昇降させて運んでいる。現在、下流に第2エルベトンネルを建設中である。

工業都市であるにもかかわらず、水と緑に恵まれた清潔な街であるのは、工場建設が指定区域外では許可されず、市内にあるすべての樹木から個人の庭の植木に至るまで、全市民の健康な生活を保障する「生きている緑のフィルター」として、市の自然保護景観管理機関に登録し、市当局の許可なく1本の樹木も傷つけることができないためである。さらに市内のトラック走行は制限され、土・日・祭日には7トン以上の車の運行は禁止されている。

また、広告のポスターは街路の円形広告塔にのみはられ、全て市によって管理されている。市電のボディに全面に広告がデザインされ、愛嬌をふりまいている。

町の真中にアルスター湖（Alstersee）をかかえ、並木道にいろどられた湖畔には外国公館、高級住宅街、ホテルが瀟洒な姿をみせている。夏にはスワンが遊びヨットが群れ走るとこの湖は、旧エルベ川であったが、ロンバルト橋とケネディ橋によって内アルスター湖（Binnen Alster）と外アルスター湖（Aussen Alster）に分けられた人口湖である。アルスター湖畔のハンブルクは世界の65カ国の領事館が所在する国際都市であるが、港町ハンブルクは夜の遊びも世界にその名を知られている。歓楽街レペーバーン（Reeperbahn）はハンブルクの浅草・新宿であり道頓堀である。



ハンブルク市庁舎（Rathaus）は黒い砂岩の石づくりの壮麗な建築で、約90年前に建てられたルネッサンス様式である。尖塔の高さは112mあり、外壁にも多くの彫刻が飾られている。

生活環境整備欧州視察団に参加して（Ⅰ）

1) シュテリンガーモア・ごみ処理場 (Müllverbrennungsanlage Stellingr Woor) 〈ハンブルク市清掃局〉

市清掃局の仕事は、ごみの収集、運搬、処理と道路清掃ならびに除雪作業である。この仕事は、2,800人の従業員（作業員・職員・管理職）によって実施されており、冬期には増員が必要である。

現在、805台の一般車両と特殊車を有し、このうち、ごみの収集運搬に509台が投入され、道路清掃に322台が使用されている。車輛（下水道局所属の330台を含む）や設備の維持修理のために、専用修理工場が3カ所設けられており、下水道局の装置のメンテナンス・サービスと当局の電子通信機器のサービス業務を含めて、90名の技術者が配属されている。また、ここには洗車能力1日80台の自動洗車装置が設置されている。

〈ごみの収集運搬〉

1972年度に運搬されたごみの総量は470万 m^3 （20 m^3 貨車約2,350台相当）で、住民1人当りのごみ排出量は年2.6 m^3 、1日約7 ℓ である。25年前の1949年のごみの総量は74万 m^3 、1人当り年平均約0.6 m^3 であったが、1946年から72年までに400%以上も増加している。

市清掃局では100 ℓ 容器と40 ℓ 容器の積込収集車216台、1,000 ℓ 容器のコンテナ特殊車（15,000 ℓ と20,000 ℓ 積載）82台と、大型の荒ごみ運搬車69台が稼働している。さらに、ごみ容器の洗滌には4台の自動洗滌機をもつトラックがフル・タイムに使われている。

また、ごみ容器の収集のために、毎日1,500人の作業員が従事しており、ごみ収集車の年間延走行距離は480万 km （地球120周相当）で、年間燃料消費量は254万 ℓ （2万 ℓ 容量タンクの貨車130台相当）に達する。ごみ収集車を効率的に使用するために、ハンブルクの北西部から排出する年約50万 m^3 のごみは、専用デポで特殊運搬車16台に積みかえられて当処理場へ運搬されていたが、1973年初め西部および北西部用として焼却場が新設されたので不要となっている。

生活環境整備欧州視察団に参加して（I）

表2—ごみ収集車の週間記録

項 目	容 量	数 量	容 積
家庭用ごみ容器	100 ℓ	431,000 個	43,100 m ³
アパート用ごみ容器	40	74,000	2,960
ダストバッグ	100	12,100	1,210
コンテナ	1,000	27,200	27,200
大型の荒ごみ	—	—	13,000
計	—	—	87,470

〈ごみ処理場〉

1つは市の東南ボージング通りにあり、他の1つはこのシュテリンガーモアごみ処理場である。両方でごみの60%が処理され、残りは効外にある3カ所のごみ捨て場に投棄される。ごみの年増加率は約6～8%で、10年以内に2倍になることは間違いない。全てのごみを焼却することが市の目標であるが、この希望を実現するためには多額の資金と時間が必要である。

市の東北部に第3の焼却場の計画が準備されているが、新設備を市街地に隣接して建設することは環境上住民の反対もあるので、今後は、現在の設備を拡張する方向で、増加するごみに対処してゆく。

〈シュテリンガー・モア焼却プラント〉

このプラントはエルベ河 (Elbe) の北部、アルスター湖 (Alstersee) の西で、市の西部中央に位置し、1968年から69年にかけて計画され、Unit 建築に基づいて70年に着工、ヨーロッパで最新鋭のプロセス・オートメーションが施され、73年1月から稼動している。総工費は4,800万DM (約50億円) の巨費に達し、市の財政でこれを全額負担した。総工費の80%に相当する4,000万DMが、将来の増設計画をふまえて先行投資されている。処理区域は490km² (半径12.5km) で、市域の3分の2に及んでいる。(大阪駅を中心にして、西宮、池田、茨木、寝屋川、東大阪、八尾、堺の各市がほとんどカバーされる。) 対象人口は60万人で主に居住区域を中心にして、この

プラントは 3 交替制（1 シフト 7 人，8 時間労働）で運転され，週休 2 日制のため年間 260 日間稼働している．ここに働く労働者は総計 95 名で，焼却炉はマルチシステムの採用によって 2 基設置され，交替で運転されている．メンテナンスは運転休止の時に行なわれている．焼却能力は 1 日に 1000 t で年間 26 万トンである．また，焼却されるごみの粗成率は表 3 の通りである．

表 3—ごみの粗成率

種 類	粗成率
紙 類	30%
硝子磁器類	20
野 菜 類	20
プラスチック	4
金 属 類	4
そ の 他	22
計	100

専用運搬車で収集されてきたゴミは，投入

口（14ヶ所）から地下深く掘った貯蔵庫（7000m³）に移され，リモートコントロールで運転されるホッパー（5m³）で焼却炉（Feuerraum）に投入される．燃焼室で 19 t のゴミを一度に効率よく焼却するために，送風機（Unterwindgebläse）で大量に空気を送る．炉内は 1000°C の高温に達し，その発熱量は 2000kcal/kg になる．高温の燃焼ガスはボイラー（Dampfkessel）内で 250°C に冷却され，2 基の電気集塵機（Elektrofilter）で集塵される．

電気集塵機で 5～10g/m³ の灰が回収され，排ガスは 71.5m の煙突から大気中に放出されるが，排煙中には 150mg/m³（ppm）の煤塵と 7% の CO₂（二酸化炭素，炭酸ガス）が含まれており，とりわけ少量の HCl（塩化水素，塩酸）が混在しているのが問題である．これを除去するためには燃焼時に大量の酸素を供給すればよいが，技術的に困難である．現在のところ，排出量は 0.1mg/m³（ppm）が検出されているが，国の環境基準の 0.8mg/m³（ppm）と比較して微量であるので住民とのトラブルはない．

2 基のボイラー（Dampfkessel）で，圧力 41 気圧，温度 410°C の高温高压蒸気が 64～88 t/h 発生する．この蒸気（Dampf）は 2 基のタービン式発電機（Turbogenerator）を回転させ，年間約 7,700 万 kw（12.5～16.4MW/h）

の電力を生産する。発電された電力はこのプラントの必要電力を満たし、隣接の下水処理場に供給され、残りはハンブルク電力会社の送電ネットワークに送られる。

ハンブルク市の清掃経費は年額12,600万DM（1人当り70DM）であるが、コンテナ使用料として8,600万DMが収入になるので、一般財源からの支出は4,000万DMにとどまる。ごみ焼却費はトン当り35DM（運搬費を除く）であるが、この多目的利用の焼却炉から生産される30kg/tの灰と60kg/tの金属類および280kw/tの電力の売却と再利用によって年間200万DM（7.7DM/t）の収入をあげることができ、施設拡充のための経費に充当される。

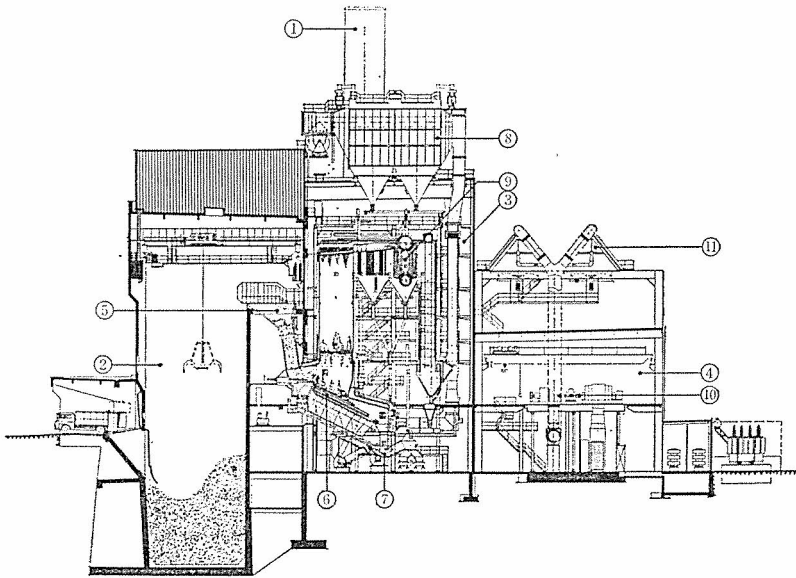


図2—シュテリンガー・モアごみ処理場断面図

- | | |
|---------------------------------|------------------------------------|
| ① 煙突(直径5m, 高さ35m)最高部71.5m | ⑦ 資源回収装置 |
| ② ゴミ貯蔵庫(容積7,000m ³) | ⑧ 電気集塵機(集塵能力5~10g/m ³) |
| ③ 焼却装置(2基, 焼却能力1kt/日) | ⑨ ボイラー(2基, 410°C, 41気圧) |
| ④ 発電室 | ⑩ タービン式発電機(2基, 12.5~16.4 MW/h) |
| ⑤ 焼却炉投入口 | ⑪ 冷却装置 |
| ⑥ 燃焼室(1000°C, 2000Kcal/kg) | |

2) シュテリンガー・モア下水処理場

エルベ河汚濁防止事業として、1953年に都市排水計画が策定され、ケールブランドヘフト (Kühlbrandhöft), ランゲンフェルデ (Langenfelde), ホッホラード (Hochrad), ハルブルグ (Harburg) およびフィンケンウェルダー (Finkenwerder) の下水処理場が予定された。55年にケールブランドヘフトの下水処理場の建設が開始され、61年にはその一部が稼動した。それまでは、市内から排出される下水の5%しか処理されていなかった。この処理場の運転開始によって、処理量は50%まで上昇した。その結果、エルベ河の負担が軽減されたので、次にアイデルシュテット (Eidelstedt) およびシュテリンゲン (Stellingen) の不快きわまる下水状態を一掃するために全力が投入された。この地区にある工場は、悪評高い「アイデルシュテットの香り」の原因であるばかりか、工場廃液が下水道に流込み、とくに不快な悪臭を発生させていた。

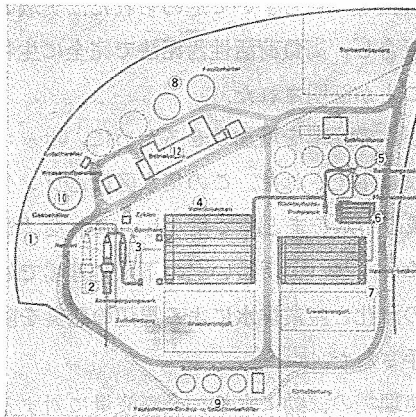
悪臭防止に関するこれまでの努力は、あまり効果がなかった。とにかく、工場廃水の処理施設を建設すること以外には何の手段もなかった。従来の浄化方法から脱皮して、廃液処理の最適プロセスを開発する目的で、市水道局はパイロット・プラントを作った。この研究はハノーバー工科大学のケール工学博士の密接な協力と指導にもとずいて進められた。実験の結果、工場廃液を大量の家庭排水と混合し、高負荷活性汚泥法で完全に生物学的に浄化することが有用であることが証明された。

全体の排水中に占める家庭下水の比率を増加させるために、ホッホラード (Hochrad) 下水処理場の建設は中止された。この集水区域とランゲンフェルデ (Langenfelde) 集水区域の下水をまとめて集水し、これを“シュテリンガー・モア” (Stellinger Moor) という新しい名の下水処理場で処理することが計画され、エルベ河の浄化と産業排水による周辺の悪臭を防止するために、61年から建設が着手された。

シュテリンガー・モア下水処理場の稼動により、全廃液量に対する処理

比率が従来の50%から60%に改善されたにすぎないが、エルベ河を産業廃液による水質汚濁から遠ざけることができたことの意義は大きい。

この下水処理場は集水エリアが約50km²で、南部に合流式、北部に分流式の方式を採用しており、20万人の住民の家庭排水と、人口30万人に相当する産業廃水とを処理している。晴天時の汚水量は1日当り 65,000m³ にものぼる。雨天時の下水処理施設の負荷は、晴天時の倍になる。最終工事完成のあかつきには40万人分の家庭排水と、人口40万人に相当する産業廃水が、晴天時汚水量 130,000m³まで処理できるように計画され、後で拡張するのが困難な部分は最初から作られた。総工費は約2,700万DMで、施設費に約2,100万DM、電気・機械設備費に約600万DMを要した。また、この処理場は従業員40名の近代的なオートメーション・システムで運転されている。処理過程の中で、1日当り、約5,000m³(発熱量5,500kcal/m³)のガスが発生する。このガスはサイクロン・ジェネレータを駆動しているオートガスマシンの中で、脱硫後発電に用いられている。年間約300万kwhの発電ができ、需要量の50%に達する。エネルギー分配計画に基づいて中間電圧(10KV)でネットワークに送電される。また、ガスマシンの余熱で、消化槽、屋内暖房および給湯用のエネルギーがカバーできる。



- ① 流入渠
- ② スクリーン
- ③ 沈砂池
- ④ 第1沈澱池
- ⑤ 曝気槽
- ⑥ フローテーションタンク
- ⑦ 第2沈澱池
- ⑧ 消化槽
- ⑨ 消化汚泥濃縮貯留タンク
- ⑩ ガスタンク
- ⑪ サイクロン
- ⑫ 事務所

2. 水上にただよう都ストックホルム

「北欧のベニス」、「海に浮かぶ街」、「北欧のパリ」と形容されるストックホルム (Stockholm) は、バルト海に面したスウェーデン (Sweden) の南東部に位置し、美しい多くの小さな島々からなるアーキペラゴ (Archipelago, 群島) の一番奥まったところにある。海がメーラレン (Mälaren) 湖と接する山紫水明の地に砦が築かれた13世紀中葉にこの町は産声をあげた。それは市井の中央に浮かぶ島スタデン・メラン・プロアルナ (Staden mellan Broarna) であった。いまは「旧市街」(Gamla Stan) として18世紀中葉のバロック・ロココ調のたたずまいを残している。窓辺に白夜の星が輝く風情はメルヘンの世界だ。

この森と湖に囲まれた世界の美しい都は歴史の重みを感じさせる静かな町だ。築城後、北スカンジナビアの重要な交易地として発展し、やがて、ドイツのハンザ同盟と緊密な関係を樹立した。1397年、カルマール同盟により北欧3国は統合され、デンマーク (Danmark) の直接支配下におかれたが、1523年、バーサ王朝のグスタフ1世 (Gustav Vasa, ダーラナ Dalarna 地方出身) が独立運動に立ち上がり、デンマークの支配を断切って、再びスウェーデンは独立した。その後、ストックホルムはバルト海の最重要都市となった。今日、ストックホルム市は人口65万人、面積180km²、人口密度3,600 (人/km²) で、周辺の40~50の衛星都市 (Communes) とともに大ストックホルム圏 (Greater Stockholm) を形成している。このため“ストックホルム”は普通この大ストックホルム圏を意味している。その人口は145万人、面積は2,500km²、人口密度は580 (人/km²) となっており、人口は急増している。



一九二三年に完成されたストックホルムのシンボルの市庁舎 (Stadshuset) は、ギリシャの宮殿をしのばせる優雅な姿容をメーラレン湖の水面に映している。

1) シェルホルメン・ニュータウン

〈都市計画〉

ストックホルム市の都市計画は、初めて近代的な都市計画が施行された1640年からはじまる。都市計画の歴史は都市に対する基本的思想の違いによって次の5つに区分されよう。

〔1〕砦の時代(1252年～1522年)

スウェーデンの海賊バラング(ノルウェーの海賊をバイキング、デンマークの海賊をデーンという)の要塞として、1252年、スタデン・メラン・ブオアルナ島に砦が築かれた。砦の中に大寺院(13世紀中葉創設、15世紀以降国王の戴冠式を行う。)、リダーホルム教会(13世紀中葉の修道院教会、17世紀以降王室の墓所)などが建築された。14世紀末から16世紀初にかけてデンマークの直接支配下にあつて、北スカンジナビアの交易地として栄えたが、都市計画に関しては、「砦」であつた。

〔2〕City between the Bridge の時代(1523年～1850年)

1523年、バーサ王朝のグスタフ1世の独立運動によってスウェーデンはデンマークから独立した。当時の人口は約15,000人であつた。1640年に最初の都市計画が策定され、これに基づいて都市が建設された意義は大きい。中世様式の建造物と、バロック宮殿といわれる王宮(1697～1754)に代表されるバロック・ロココ様式の建造物が現存する「旧市街」の地区はストックホルムで最も古い街並である。

王立公園(18世紀末に一般開放)の西側にある聖ヤコブ教会(バロック様式、1644年)、ドイツ人居留民のために建立されたドイツ教会(バロック様式のインテリアで有名、17世紀中頃)、最高裁判所(17世紀後半)、貴族の館(17世紀後半に建築されたスウェーデン貴族の集会所で、後期ルネッサンスと初期バロック様式-オランダ風バロック様式)、戦艦バーサ号(17世紀、全長62m、最大幅11.7m、マストまでの高さ50m、排水量1,300t)などが建造された。

〔3〕the City of Stone の時代(1851年～1920年)

生活環境整備欧州視察団に参加して(Ⅰ)

19世紀後半にはじまるスウェーデンの産業革命の影響を受けて人口が急増し、1866年にはリンドバーケン計画と言われる第2次都市計画が施行された。この都市計画の特徴は、「旧市街」が地形に従って不規則な街路網であるのに対して、碁盤の目のデザインの街で、4～5階の石造建築に代表される地区である。1870年には人口10万人を数えるに及び、20世紀に入って土地公有賃貸制度(1904年)が施行された。これはストックホルム市の都市計画の特徴点である。代表的な建築物は、ロイヤル・オペラ(オペラ座、1898年)、文化会館(旧国会議事堂、1905年)、スカンセン(野外博物館、1891年開館)などである。

〔4〕 the Garden of Suburbs の時代(1921年～1945年)

20世紀に入るまでは市街地の大部分は石造建築であったが、1930年に英国の“ガーデン・タウン”の思想を基調として、人口50万人に対する人口配置計画が策定され、近代的なアパートメント・ハウスのオープンスペースに特徴づけられる住宅が建築された。この時代にとくに土地の先行取得がなされた。この時代を特色づける建築物は、市庁舎(1923年、20世紀ヨーロッパ最高の建築美を誇る。)、コンサート・ホール(1926年、ノーベル賞授与式会場)などである。

〔5〕 Communes の時代(1946～)

戦後の都市計画の特徴は、職住接近の構想のもとに、主要交通機関である地下鉄と一体となった計画的な住宅都市の建設である。したがって、都市計画上の課題は、(1)効外住宅都市の開発、(2)都心部の再開発、(3)両者を有機的に結びつける交通システムの3点に要約される。ことにニュータウン建設の基本点については、

- (1)自然環境を破壊せず、調和のとれた良好な住宅環境をつくり、市民生活に必要な諸施設をもったコミュニティーを作る。
- (2)各団地の間には住民のリクリーションの場としてのグリーンベルトを保存する。

(3)これらのニュータウンは都心と直結する地下鉄や郊外電車の駅を中心に、大団地と衛星団地を計画的に配置する。通勤時間は30分～40分で都心に連絡した職住接近方式とする。

(4)各団地の配置は、駅前にショッピング・センターなどの公共施設を設け、附近に中高層住宅を、その外周に低層住宅、さらに一戸建住宅を建設し全体としてまとまりのあるものとする。

の諸点がマスター・プランにとり入れられて、各々のニュータウンは駅を中心として500mの範囲内は中高層の共同住宅を、500m～800mの間は一戸建ての低層住宅を建設し、まとまりのある都市が建設されている。

これらの郊外住宅都市は単なる衛星都市ではなくて、ショッピング・センターや工場地域をもった自己維持的独立型の都市として、都心から離れた新しいコミュニティ都市へ移行していく過程にある。それは巨大になりすぎた都市の自己機能回復の道であるといえよう。新しい都市計画に基づく都市の建設を可能にしたものは、外ならぬ1904年に市議会で制定された「土地公有賃貸制度」による土地対策であった。20世紀初頭から着手された土地の先行取得は市の行政区域を越えてまでも行なわれ、この70年間に市が買収した総面積は500km²に及び、市域面積180km²の3倍弱に相当する。これによって市の80%の土地が公有化されている。

地価は市の中心からの距離と土地の状態で異なるが、60年代に買収した原野の平均価格は1m²当り1クローネ（65円）にすぎない。市が市民に賃貸する時の地代は土地の市場価格に自治体が融資をうける際の利率を乗じたものを基準にしている。最近の例によれば、年間の賃貸料はアパートメント・ハウスで床面積1m²当り11クローネ（715円）、敷地面積400m²の庭付き住宅で2,000クローネ（13万円）である。

この土地公有賃貸制度は、郊外のニュータウン建設と都心商業地区の再開発にきわめて重要な役割を果たしている。前者にはシェルホルメン（1961年にプランニング、西南部12km、地下鉄25分のところに位置し、面積160ha、計画

生活環境整備欧州視察団に参加して（I）

人口30,000人，人口密度190人/ha，居住人口38,000人，住宅戸数11,690戸），フェルスタ（1953年にプランニング，南部10km，地下鉄19分のところに位置し，面積230ha，計画人口35,000人，人口密度150人/ha，居住人口22,700人，住宅戸数7,550戸），ティビィ・ニュータウン（北部13km，人口2万人），ブレードエング 駅周辺ニュータウン（人口12,000人）があり，後者には低ノルマルム地区の再開発があげられる。

〈シェルホルメン・ニュータウンの概要〉

1952年のストックホルム総合計画において，シェルホルメン（Skärholmén）ニュータウンの開発計画の基本構想が発表された。この計画の目的は自己維持的周辺都市地域セルフ・サポーターティング・パリアフェラル・アーバン・エリアの創造であった。大ストックホルム圏南西部の商業・社会・文化の拠点として開発された最も新しい住宅都市シェルホルメンの概要は次の通りである。

シェルホルメンの概要

- 総合計画：1952年，自己維持的周辺都市地域の創造
1961年，自治体の境界変更によりストックホルム市に合併
- マスター・プラン：1962年
- 事業主体：AB Svenska Bostäder
- 施工期間：1964年～1972年（8年間）
- 立地条件：ストックホルム市の南西約12km，主要交通機関は地下鉄，所用時間25分間，道路は“King’s Curve”と呼ばれるヨーロッパ4号線（E-4）とインターチェンジで接続
- 面積：160ha，4近隣住区構成
- 計画人口：30,000人，人口密度190人/ha
- 居住人口：38,000人，人口密度240人/ha
- 住宅戸数：11,690戸（内訳1戸建14%，中高層86%）
- 住宅型式区分：2K以下 3,390戸（29%）
3K 4,910戸（42%）
4K 2,220戸（19%）
5K以上 1,170戸（10%）

生活環境整備欧州視察団に参加して(Ⅰ)

主要公共施設：商業施設，社会施設，文化施設，駐車施設，学校，その他

- (a) 学校……小学校(低学年)……11校
 小学校(高学年)……9校
 中学校……4校
 高等学校……1校
 (託児所……2,033所)
- (b) シェルホルメン・センター(30万人の地域の中核として計画)
 センターは各施設とも有機的に統合されている。交通機関とはすべて立体交差システムとなっており，生活空間は歩行者最優先となっている。商業施設は人工土盤が用いられ，人と車は完全に分離されている。また，エレベーター，エスカレーターによるアプローチが試みられている。
- (1) 商業施設(売場総面積)……74,000m²
 デパート2，専門店75……61,000m²
 レストラン&カフェ……3,000m²
 銀行，郵便局，サービス施設……10,000m²
- (2) 社会施設……1,000m²
- | | | | |
|----------|---|--|------------------------|
| ヘルス・サービス | } | 児童福祉センター
児童・青少年相談所
地域医療センター
国立歯科サービス
私立医院・歯科 | }……4,500m ² |
|----------|---|--|------------------------|
-
- | | | | |
|------|---|--|------------------------|
| 社会施設 | } | 警察署(2,300m ²)
職業安定所
社会保険事務所
ホテル(200フロア)
1日託児所(4ヶ所) | }……5,500m ² |
|------|---|--|------------------------|
- (3) 文化施設……9,000m²
 体育館，公共図書館，研究所，リクレーション活動，
 会議室，プール，青少年センター，映画館，教会
- (4) オフィスその他……18,000m²
 オフィス(Svenska Bostäder, Stockholm
 Local Traffic, Swedish Missionary Society)……8,000m²
 自動車サービス部門……8,500m²
 ガレージ(駐車場を含まず)……1,500m²

生活環境整備欧州視察団に参加して(Ⅰ)

(c) 駐車施設(4階建, 4,000台収容)120,000m²

完全自動支払方式, 北欧随一の立体駐車場

(d) その他

集中暖房設備(2基, 600万Kcal/h, 1,900馬力), 共同溝設備, 上下水道設備, 変電設備(4基, 4,000KVA, デパートおよび集中暖房プラントを除く)

住宅の規模と家賃: 家賃は建設費の30年返還で計算する。工業労働者の平均所得は25万円/月で, 住宅費が25%, 税金が38%を占めている。低所得者には住宅家賃補助として家賃の1/2が補助される。設備は冷暖房完備, 乾燥機, 冷凍冷蔵庫などがあり日本のマンションより高級である。老人優先住宅には75%まで老人を優先的に入居させ若い世代との交流を計っている。

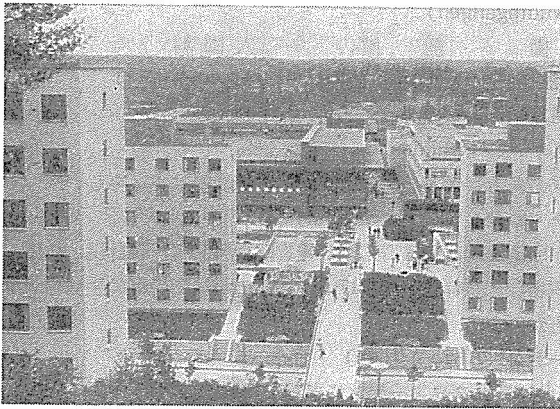
1 DK (48m²)390クローネ (25,000円)

2 DK (67m²)535クローネ (34,000円)

3 DK (81m²)640クローネ (41,000円)

4 DK (91m²)740クローネ (47,000円)

シェルホルメン・ニュータウン



一九七二年に完成したシェルホルメン・ニュータウンは市の南西12km(地下鉄で25分)のところにあつて、三八、〇〇〇人の人々が生活している。

2) スカンセン

スカンセン(Skansen)は市の東方に浮かぶ島ユールゴーデン(Djurgården)の高台にある生きた野外博物館である。ところどころに岩肌をみせる丘の上に立つと、緑の梢の向こうに市井の姿がパノラマティックに展開する。

その名の起りは、17世紀の人々がこの美わしの都を愛するあまりに、ここに「^{スカンセン}方形堡」の砦を築いたことに由来する。

現在みられるような「野外博物館」としての基礎は、北欧語専攻の言語学者アルツール・ハゼリウス (Artur Hazelius) によって1891年に築かれた。19世紀末葉のスウェーデンは愛国心と地方のロマンチズムが強調された時代であり、折からの産業革命がもたらした近代化によって古い伝統や家屋がつつぎつつぎと消えていくのをまのあたりに見た彼は、スウェーデン各地から中世農家の建築物を集め、後世の子孫のためにその保存を計った。最初は、彼によって先に開館されたノルディスカ博物館 (Nordiska Museet) の付属博物館であったが、次第にその規模を拡大して、スウェーデンの歴史を学ぶにふさわしい独立した「野外博物館」となった。わが国の明治村もこれに学んでいる。

スカンセン 主要見学地図

① 正面入口 (Huvudingangen)

	開 園	開 館	入 園 料
夏期	8:00~23:30	11:00~17:00	3 S. kr. (約200円)
冬期	10:00~17:00	11:00~15:00	1 S. kr. (約 70円)

② レストラン・スリデン (Solliden)

野外ステージのあるレストランのテラスからの眺望はすばらしい。

③ スターズクバテールレット (Stadskvarteret)

ガラス工場、印刷工場、陶磁器工場、雑貨、食料品店、時計屋、靴屋、パン屋、鍛冶屋、酒場などが軒を連ね、17C~19Cにかけての町の生活様式や風俗習慣を知ることができる。

④ エルフロスゴーデン (Älvrosgården)

17C~19Cにかけて北スウェーデンにあった典型的な農家

⑤ デルスボゴーデン (Delsbogården)

北部ヘルシングランド地方の裕福な農家

⑥ モーラゴーデン (Moragården)

最もスウェーデンらしさが残るダーラナ (Dalarna) 地方の典型的な建物で、奈良の正倉院をそのまま移したのではないかと思われるような校倉式の木造建築である。ここでもほかの農家と同様に、昔の衣装を身につけた人々が家事に

生活環境整備欧州視察団に参加して(Ⅰ)

専念していて、当時の生活様式を再現している。近くに立っているメイポール(Majstång)は夏至の祭りのとき、草花で飾られる。

⑦ ラップ人小屋 (Lappvistet)

円錐型をしたラップ人の小屋の近くには自然動物園があり、熊、鹿、トナカイなどのスカンジナビア産の動物が広大な野原に飼われている。

⑧ セグロラの教会 (Seglora kyrka)

屋根や壁をレンガ色のペンキで塗ったこの教会は南スウェーデンのベスターゴットランド地方から運ばれたもので、外観とは対照的に、中は白い壁が目立つ。低い円天井には聖書からとった素朴な絵が描かれている。中世では教区の各農家はそれぞれ自分たちの予約席をもっていたという。

この教会は現在でも使われていて、ここで結婚式を挙げる素適なカップルも多いという。

⑨ マーケット通り (Marknadsgatan)

教会の前のマーケット通りには土産品店が多く、スウェーデンの田舎らしいムードがあふれている。クリスマス・シーズンになると大がかりな市が開かれる。ここにはミス・スカンセンのいる案内所があって、遊覧用のミニ機関車が牽引する列車が走るスカンセンの中央通りである。

⑩ オクトープゴーデン (Oktörpsgården)

茅葺き屋根の建物が中庭を囲んで建つ、18世紀の典型的な農家。入口に最も近いところにある台所には、背をかかめなければ入れないほど低くハリが張ってある。これは「乞食のはり」といわれ、許可がない限り乞食はこれより中へは入れなかった。

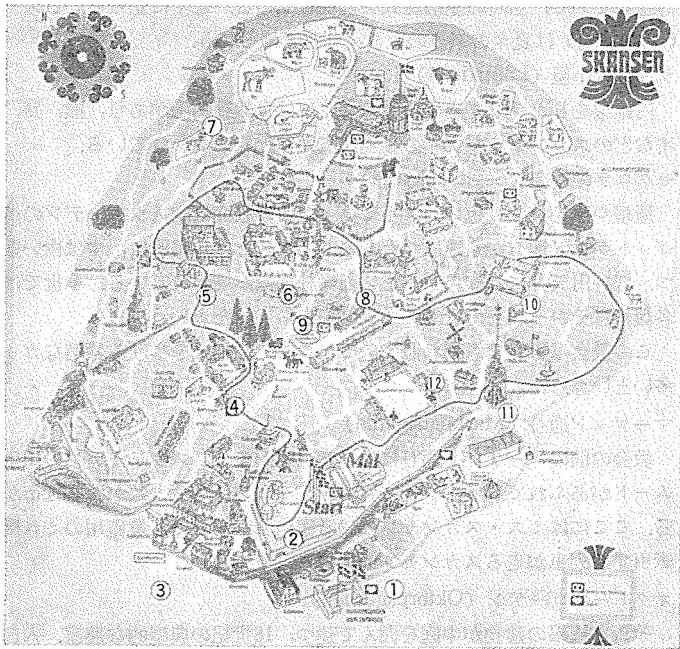
⑪ 木造の鐘楼 (Hällestadsstapeln)

木造の鐘楼の高さは60mで、18世紀スウェーデンの建築物の傑作といえる。

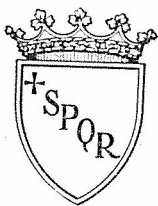
⑫ スコーガホルム大邸宅 (Skogaholms herrgård)

南部農村地帯ナーク地方の大邸宅を移築したもの。中央部分は17世紀の建築で、両側の赤い翼部には台所、客室、書斎などがある。広い庭園には黄色のパロック風あずま屋がシンメトリックに配されている。

すぐ東にはスタータレンガンという小作人の家がある。ストックホルムの西部近郊にあるソーダマンランド地方のもので、1920年代の豪農の下で働いた小作人の生活環境がよくわかる建物で、2家族がここに住んでいた。当時は給金ではなく、農作物を分けてもらって労働の代償とされていた。この現物支給方式は1945年まで存在していたという。



3. 七つの丘に囲まれた永遠の都ローマ



ローマの紋章は、教会のシンボルである十字架と古代ローマ市国を意味するラテン語“Senatus Populus Que Romanus”（元老院とローマの国民）のそれぞれの頭文字をとったSPQRとを組みあわせたもの。

おおローマよ、わが故国、わが魂の都よ！
滅びし数多の帝国の、さびしき母よ
魂の孤児こそ汝にすがりて
その晴れやらぬ胸の、ささやかなる嘆きを鎮むべし。
われらの悲哀、われらの苦惱はたして何物ぞ
来り見よ糸杉を、梟の声をきき、辿りゆけよ
崩れ果てし王座、伽藍のきざわしを。
御身らの苦惱は兆し浅き一日の災いなり
見ずや、脚下に、われらが現身のごとはかなく世の横わる。

（バイロン「羅馬」(抄) 阿部知二訳、『バイロン詩集』

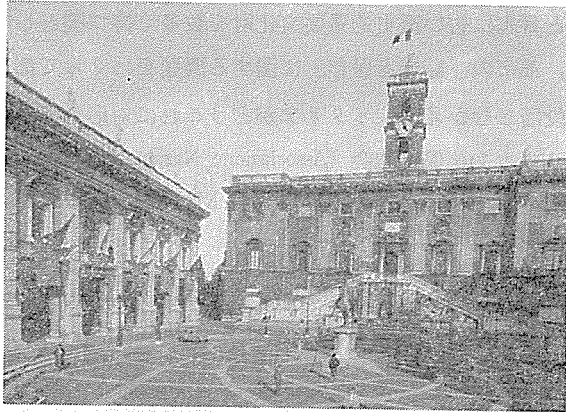
新潮文庫より)

世界で最も多くの歴史を物語る“永遠の都ローマ”(Roma Aeterna)は、メディアタ

生活環境整備欧州視察団に参加して（I）

レーニャン・ブルー、紺碧の海と形容される地中海に、ローマ3,000年の歴史を映してゆるやかにそそぐテベレ川 (Fiume Tevere) の河岸に連なる七つの丘に囲まれている。北から、ピンチョの丘 (Pincio)、クイリナーレの丘 (Quirinale)、ビミナーレの丘 (Viminare)、カピトリノの丘 (Capitolino)、パラティーノの丘 (Palatino)、エスキイーノの丘 (Esquilino)、チェリオの丘 (Celio)、アベンティーノの丘 (Aventino) が古代ローマの城壁で守られている。夢誘う華やかな都会の装いの中にも、歴史と伝統が脈打って流れているイタリアの首都ローマは古代の大帝国を偲ばせる遺跡の中に生きている街であり、旧市街は蛮族の侵入に備えて構築された城壁に囲まれ、現代にいたるまで何世紀もの間、破壊と建設をくりかえしてきたが、世界の政治、経済、文化、宗教の中心としての特異な性格と重要性は、いつの時代にも失われることはなかった。テベレ川の右岸ジャンニコロの丘のふもとには、1929年、ローマ法王の統治権を象徴するラテラーノ条約によって独立し、いまでも「中世キリスト教世界の威光と栄華」を誇る聖都バチカン市国 (Citta del Vaticano) がある。教皇 (Pope) を元首にして約1,000人の市民と面積わずか0.44km² にすぎない世界最小の独立国は、全世界中の

現ローマ市庁舎



ローマ七つの丘の中で最も重要なカピトリノの丘には全ローマ信仰を集めた「カピトリノ」神殿があった。(Campidoglio) 正面のローマ市庁舎となっているパラッツォ・セナトリオ (Palacio Senatorio) は古代の記録保管所の遺跡を利用し、16世紀に建てられた建築物で、元ローマの上院のあったところである。カンピドリオ広場と右のコンセルバトリー (Conservatori) 博物館および左のカピトリノ (Capitolino) 博物館は16世紀から17世紀にかけてミケランジェロ (Michelangelo, 1475~1564) の設計になっている。

生活環境整備欧州視察団に参加して(Ⅰ)

カトリック教会の総本山として君臨し、5億6千万人のカトリック教徒（プロテスタントは2億2千万人、ギリシヤ正教は1億4千万人）のメッカとして、サン・ピエトロ大寺院（Basilica di San Pietro in Vaticano）は世界で一番均勢のとれた広大なサン・ピエトロ広場（Piazza San Pietro）に面して、ルネサンス建築の最高美を發揮した“地上で最も美しい建造物”と賞賛されている。

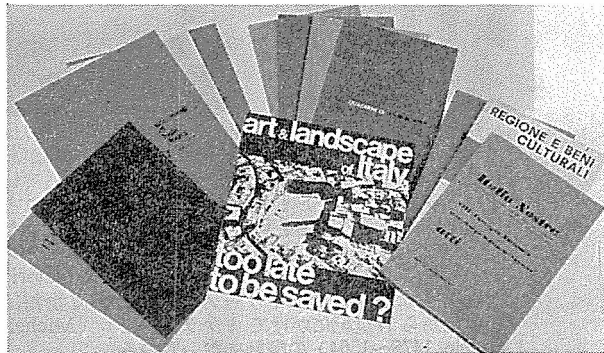
現在のローマ市の人口は276万人、面積は1,500km²、人口密度は1,800（人/km²）でイタリアの総人口の5%を占めている。19世紀のイタリア統一戦争を経て、1870年にイタリア王国の首都となった時、人口は約35万人であったが、わずか1世紀の間に8倍以上にふくれあがった。

ローマ市の近代的な都市計画は1931年からはじめられ、古代遺跡を保存しながら、計画が進められているところに特徴がある。それは旧市街の歴史的建造物には一切手をふれないで、新しいものは郊外にという基本計画に現われている。このため、建造物の改造などは極度に制限されており、地下駐車場の建設などの交通事情改善のための再開発は認められていない。

1) イタリア古文化保全協会

イタリアと日本は古い歴史的な重要文化財を数多く持つ国として共通点があり、今日、都市の「開発と保存」に関する問題をめぐって都市計画が行詰っている段階をむかえて、イタリアがどうこれに対応しているかを学ぶためにイタリア古文化保全協会（Associazione Nazionale Italia Nostra）を訪ねた。以下は古文化保全協会の委員である Mr. Bernardo Rossi Doria の説明の要旨である。

イタリア古文化保全協会 (Associazione Nazionale Italia Nostra) が発行している数種類の専門学術雑誌



生活環境整備欧州視察団に参加して(Ⅰ)

この協会はイタリア人会員10万人、外国人会員2万人で組織されている私的な独立機関であるが、その性格上、国から公認されている。国の公認を受けているからといって、文化財保護に関する単なる推進機関にとどまることなく、その批判機関としての役割も同時に果している。さらに、議会に提出される法案の諮問をはじめ、議会提案や抗議活動などを通じて市民の声を政治に反映させて、国の文化財保護行政に対して強い発言力を持っている。年間2億リラ(約1億円)の収入で運営され、世界に125の支部をもち、学術専門的な機関誌“Italia Nostra”を発行している。

有史以前の考古学の時代から、古代ローマ、中世、ルネサンス、バロックの各時代を通じて、建国の兄弟、ロムルス(Romulus)に由来するローマ(Roma, Rome(英))をはじめ、ギリシャ語で“新しい都市”(Neapolis)の意味をもつナポリ(Napoli, Naples(英))、一瞬にしてベスビオ(Vesuvio)火山の灰の下に眠ったポンペイ(Pompei)、イタリア・ルネサンス揺籃の地フィレンツェ(Firenze, Florence(英))、イタリア経済産業の中心地ミラノ(Milano, Milan(英))、ゴンドラが象徴する水の都ベネチア(Venezia, Venice(英))、港町ジェノア(Genoa, Genova(英))、ピサ(Pisa)などにみられたイタリアの諸都市は自然的というより人工的に建設された。第2次世界大戦後の人口増加は数多くの社会問題を内包しており、とりわけ都市は人口集中がはげしい。過度の人口集中により都市の居住可能地域は限界に達しているが、工業化の一層の発展はますます過密に拍車をかける。北イタリアの工業地帯のミラノ、トリノ、ジェノアでは人口過密の難問をかかえ、南イタリアの穀倉地帯では南部問題として移民問題が横たえている。すなわち、一方で過密化し、他方で見捨てられた地帯があることが問題なのである。

人口問題に加えて観光問題がある。ローマを中心に、ベネチア、フィレンツェ、ナポリなどの都市は何百万人と訪れる観光客を受入れる観光都市であるが、バカンスともなれば、夏の3ヶ月で延1,700万人の宿泊客がベッ

トを必要としている。観光収入は確かに大きな財源ではあるが、これ以上観光客が増加すればホテルの新規建設が必要となって、史跡保護の文化政策と対立する。国民所得の増大はかならずしも文化の香り高い市民生活を約束するものではない。ベネチアもアメリカ資本の進出によってところかまわず建設が行なわれるために、本来の歴史が破壊されつつある。

今一つは国の行政のあり方に関する問題である。それは論理的には分っているが、実際問題としては人材不足と財政難のために完全実施は困難である。それ故に都市空間における居住性を高め、史跡を保存するためには永遠に二者の間を往復する悪矛盾の連鎖を断切って、新しい理念の下にそれらを統一して調和あるものにすることである。建築家の発想は白紙の上に計画したものを保存個所があれば妥協しながら不満足なものを作りがちであるが、妥協ではなく別の発想が必要である。“保存か開発か”は文化財の価値判断のうえにたって選択する以外に道はないと考える。一度、破壊されたものはもとの姿にはかえらない。

さらに、市民感情としては中世の風呂も便所もない建物であっても愛着をもっているのだから、古い町は博物館都市として保存し、市民生活はニュータウンでという発想に心理的な抵抗がある。それ故に、古い町では中世の景観を残し、補助金を出して室内を改装して現代生活と伝統との融和を図ろうとしている。重層構造としての都市計画は居住者に犠牲を要求するが、古都を愛し文化財保護に理解ある人々にとってそれは許容できる程度のものである。まさしく前の時代の柱が次の時代の土台を支えているのである。

イタリア共和国憲法第9条は歴史的、国家的、美術的な文化を守る役割をもつことを明記しており、憲法に基づき文化財保護法が制定され、さらに州および市は各自治体の条例をもっている。例えば、地下鉄工事ではあらかじめ予備調査でチェックして、史跡を避けて工事路線を決定しているが、考古学的にみて計画変更の必要があれば、工事が遅れてもやむを得ないと考えている。

カピタリーノの丘から眺望する古代ローマの遺跡、フォロ・ロマーノは政治・経済・社交の中心の広場であった。右上にパラティーンの丘、上にコロッセオが展開する。



2) 新しいローマ E. U. R.

エウル (E. U. R.) は、文化財保護と開発という問題をかかえた戦後のローマ市が戦災による住宅難と都市の過密化に対処して、また官公庁街の整備を中心とする都市機能の分散を目的としてローマの南約 12km の郊外に建設した都市で、近代的な都市計画に基づくイタリアを代表する新しい都市である。

かつて、ムッソリーニは古代ローマのシーザー気どりでファシストを率いてローマを舞台にイタリア全土を制覇し、往年の名画「終着駅」で有名になったローマの中央駅 (Stazione di Termini, 1950年完成) を着工させ、さらに、イタリアの威信をかけて万国博覧会を開催しようと試みた。ローマ万国博覧会が1942年に開催されることが決定され、1937年4月12日にムッソリーニが一本の松をこのエウルの地に植えてから、人造湖、オリベスク、円柱 (Colonna)、教会、それに古代ローマの円形競技場 (Colosseo) を四角にしたイタリア文化宮殿 (イタリア労働文化会館)、パンテオン (Pantheon) を模した国際会議場等が白土と大理石とコンクリートで作られた。第2次世界大戦が激化しつつあった1941年すべての工事は中止され、戦争とともに茫漠とした廢虚と化した。戦後も荒れるにまかされていたが、都市の急

激な人口増加によってエウルは再び脚光をあびた。エウル管理委員会（公団）が設置され、事業主体となってローマの副都心としての整備を49年に開始した。エウルの名は幻のローマ万国博覧会（l'Esposizione Universale di Roma）を永遠に記念すべくその頭文字 E. U. R. をとったものである。

この新都市エウルは現代ローマの新しい息吹きであり、シンボルである。南欧イタリアの輝く太陽を受けて建ち並ぶ明るい近代的な設計による色彩豊かなビル群が史跡の都ローマの新しい姿となった。小高い丘の上にはピエール・ネルヴィ（P. Nervi）の設計によるスポーツ宮殿（Pallazetto dello Sport）が緑に映え、周辺は高級住宅街で、ゴージャスな邸宅をはじめ、瀟洒なマンションや団地などが街に調和している。

メインストリートに沿って大蔵省、海運省、厚生省、郵政省、公社、国際会議場、美術館、博物館、etc. のビルが建ちならび、これらに各種の施設を付随させて理想的な官庁モデル都市の構想のもとに現代イタリア建築の粋を集めて建設されたエウル（E. U. R.）の概要は次の通りである。

E. U. R. の概要

位 置：ローマ市中心部から南へ約 12km 下る。

地域面積：436ha，南北 2.5km，東西 2km の西洋梨型

施設配置：中心地区に官公庁，ビジネスセンターを配置し，人工湖（エウル湖），公園スポーツ・センター etc のオープン・スペース（open space）をとりながら周辺部に学校，病院，教会，文化施設，住宅群を配置し，中高層住宅地域から低層住宅地帯となっている。

土地利用：総面積	436.0 ha	（100%）
官公庁，ビジネス・センター	43.8 ha	（10%）
住居地	133.6 ha	（31%）
道路，広場，駐車場用地	120.0 ha	（28%）
公園，庭園用地	98.0 ha	（23%）
スポーツ施設用地	10.7 ha	（3%）
その他未利用地	29.8 ha	（7%）

人 口：15,000人（昼間人口 45,000人）

人口密度：35人/ha（昼間人口密度 103人/ha）

3つの泉をもった公園都市



生活環境整備欧州視察団に参加して(Ⅰ)

交通：エウルと終着駅(テルミニ)間は地下鉄(メトロポリターナ)で4駅、15分の時間距離であるが、ローマ市内の地下鉄工事の進行が遅いので地下鉄利用者が30%、マイカー利用者が70%となっている。道路についてはローマから海岸への幹線道路コロソ線(延長30km)が街の中央部を通っており、ミラノとナポリを結ぶ太陽道路に通じ、西には2つの幹線道路が通っている。通過交通をすべて地区外周道路に流し、業務地区は直線道路による街区割を、住宅地区は曲線道路による街区割を行っている。

駐 車 場：中心部 5,000台、周辺部 8,000台、合計 13,000台、地下駐車場有

主要設備：集中冷暖房方式が採用され、上水道、中水道(散水用)、下水道が完備されている。

組織・職員：総務部、計画部、技術部、会議管理部から組織され、職員は約150名である。

特 色：

- 1) 公団が土地建物を先行取得して、寒村であった当時の古い建物を取こわし、造成を行い、公共施設を建設した。その他の建物は、各々の機関、民間企業、個人が公団から分譲地を購入して建築する。
- 2) 住宅は低層住宅(1区画600m²以上)、分譲中高層住宅、賃貸中高層住宅の3種類に分類される。
- 3) 公共施設の緑地帯を充分広くとって、緑の保全に力を注いでいる。エウルの緑地帯は60m²/人(旧ローマ市内は2~3m²/人)
- 4) エウル地区の建築規制はきびしく、建築主の自由な設計を禁じ、ローマ市規定の他にエウル公団規定を守らなければならない。
 - (1) 地区により高さの指定、建ぺい率、容積率による制限がある。
 - (2) 建物のデザイン、形状、色彩、用途などに関しては、その地区全体の性格と調和しているかどうか、建築委員会で検討される。
 - (3) 外装仕上げ材料の規制(経年変化の少ない材料)
 - (4) 造園計画および増改築も公団の許可を必要とする。
 - (5) 土地購入者は2年以内に建物を完成させること。
- 5) 建築資金に関して個人には国庫からの貸付金があり、返済は公団にする。これがエウルの維持管理と今後の計画管理の財源になる。

(未 完)