

(第一課題)

ローマ市郊外と東京都市圏のショッピングセンター
形成化にかかわる比較研究

新潟工科大学大学院 堀江 興*

1. 研究の目的

イタリアの首都ローマは、数千年にわたり都市が重層的に形成され、拡大を遂げて今日に至っている。このため都市の中心部の再開発や道路、地下鉄、地下駐車場等のインフラ整備は、古代埋蔵文化財の保存等のために困難なことが多く、現代の各種都市問題の根本的解決を阻んでいる。

このためローマ市は、1980年代からローマ郊外とりわけ東部地域を対象として、多くの都市政策を展開しているが、その一つとして、市当局は民間主体による「郊外型ショッピングセンター」の建設を積極的に支援し、周辺地域の整備をはかる方策を講じている。

一方、日本でも近年大型ショッピングセンターが大都市郊外で建設されてきている。

よってイタリアのローマ、日本の東京圏それぞれの大型ショッピングセンターを事例とした比較研究を行ない、将来に向けての展望と提案を試みることを目的としている。

2. ローマの歴史的都市形成の変遷

ローマは、B.C.600年頃から、都市の中心部を流れるテベレ川の東側に位置する、7つの低い丘陵地帯を中心として形成されてきた。このローマのまちも、紀元前すでに延長8km、高さ8.5mの城壁で囲み、敵からの攻撃や病気の伝播防止に備えていた。初代皇帝アウグストゥス(B.C.27年~A.D.14年)治政下では、フォロ・ロマーノを中心として人口は100万人を数えている。

1450年は「聖年」に当たっていたため、ローマは莫大な収入を得、都市は繁栄し、多くの建築物がつけられた。16世紀前期に活

躍したミケランジェロもこの芸術の都の発展に大きく貢献している。16世紀末の法王シクストゥスは、ローマの都市計画を大きく進め、古代からの建造物や寺院、記念柱を中心核とした新しい広幅員大通りをつくっている。

イタリアが王国を形成させたのは1861年のことであるが、ローマが首都となったのは1870年である。

ローマを中心としたアッピア街道がつけられ始めたのは、B.C.312年のことである。またローマの終着駅テルミニが、つけられたのは1870年代初期であるが、1873年5月には、日本の岩倉使節団一行が、この鉄道を利用している。

ローマの都市計画が体系的に策定されたのは1873年のことである。その後1881年には都市計画設計競技が行なわれたり、1883年には、25年後の都市計画を展望した事業が進められた。20世紀に入ると宰相ムッソリーニは、多くの都市整備を進め、ローマ万国博のためのエウル地区の開発も積極的に行なった。

イタリアの都市計画の基本法は、1942年法律第1150号に求めることができる。その後今日に至るまでの間、幾多の変遷があった。

3. ローマ市郊外の大型ショッピングセンターの開発

ローマ市には、現在4万軒の主要な中小個人店舗があるが、多くの買物客は、道路の狭あい、公共路外駐車場の未整備、昼間2時間の閉店慣習、交通公害等により、市民の消費行動生活が十分ではない。

ローマ市当局は、1980年代からローマの

* ほりえ こう(新潟工科大学大学院 工学研究科 教授)

都市化政策を東側地域一帯に向けているが理念と現実には大きな乖離があり、そのためインフラや住宅の整備の遅れが大きい。

このためローマ市当局は、1980年代から民間活力を利用して、ローマ市郊外の主要幹線道路交差部や、大環状高速道路出入口近接部に、大型ショッピングセンター（S. C.）の建設を容認し、この施設を中心としたインフラを、市と民間が分担を決めて整備している。

その代表的なものとして、チネチッタ、ロマニーナ、ラファエロ、グリヴァー等がある。数年以内にはさらに大型のS. C. を2ヶ所つくるプロジェクトも進行中である。

ローマ市当局は、ローマにミラノ圏に匹敵する経済ポテンシャルを持たせること、さらにアメリカ・ワシントンD. C. のような都市に形成化させることを目標としている。

ローマ市郊外の大型のS. C. の中で、ローマ市にとって第1号となったチネチッタは、フットボール場跡地を利用してつくられたものであるが、ローマ市当局および開発を行ったラマロ社はこれを成功したと評価している。このチネチッタは、事務所棟も併設しており、施設群の中には、大きな広場と緑空間を惜しみなく採り入れており、古来から都市に広場をつくる思想の強いイタリア人の国民性が示されている。しかしながら、ロマニーナの場合は、すべての面において問題が多い。この点はローマ市当局も卒直に認めている。

一方、21世紀に向けた新しい都市づくり構想がローマ市北部6.5kmに位置するブファロッタで急速に進められている。このプロジェクトが完成した暁には、現在のローマの都市は流通・経済機能等で大きく変容することになると考えられる。

4. 東京都市圏の大型ショッピングセンターの開発

東京都市圏の代表的な例として、東京都世田谷区の「玉川高島屋」と千葉県船橋市の「ららぽーと」のS. C. を挙げることができる。

玉川高島屋は、幹線道路及び鉄道の便に恵まれた所に立地しており、1969年11月、国内でパイオニア的にオープンしたもので、店舗は営業も含め時代の潮流に合わせる形で改変され、今日に至っている。しかし、周辺の建物立地や地区環境の整備には問題が多い。

一方、「ららぽーと」は、往時の「船橋ヘルスセンター」が時代に合わなくなったため、アメリカの大型S. C. の思想を大幅に採り入れてつくられたものである。2000年春には、若い女性世代を対象とした店舗を新しく増設開店するなど、ダイナミックな意欲性が認められる。「ららぽーと」の場合は、鉄道からのアクセス上と周辺環境が劣悪である点が大きな難点であると考えられる。また「そごう」デパートもこの「ららぽーと」で重要な役割を果たしてきているので、現在の「そごう」の経営状況が厳しいことを考えると、成り行きを注目していく必要がある。

5. ローマ郊外と東京都市圏の比較

ローマ郊外の場合は、民間の活力を得て、大型S. C. センターの建設と、市当局のインフラ整備を進める方針であったが、結果的には行政側の財政不足等により、対応の遅れがみられる。総体的には成功例もあるとはいえ、土地利用上失敗例もあるなど、地区の都市づくり思想と現実の間に、大きな乖離がみられる。

一方、東京圏の場合は、如何に時代の潮流を予見し、先行して大型S. C. を整備していくかかなりの努力を傾注していることは認められる。

しかしローマの場合と東京圏の場合も、地区整備には未熟さが多い。

今後日本で大型S. C. を整備する場合は、旧来の思想や経緯を超えて公的卸売市場、幹線道路・高速道路上の空間、鉄道駅を中心とした線路上空間の活用の可能性を研究していく必要がある。