

ロンバルディア平野とは何か？

羽藤英二

Eiji HATO

一昨年の夏くらいから都市の移動形成史について自分の中に強い関心が生まれた。きっかけは些細なことだが、以降暇を見つけて地域を歩きながら文献収集を行っている。去年の夏はロンバルディア平野を歩いた。ロンバルディア平野は、イタリア北西部にある平原であり、ポー川中流部の北岸地域で、肥沃な平地で小麦の栽培が盛んな地域である。平野はAlta（高い土地）とBassa（低い土地）に分けられ、水が浸透して地下水となる土地は湧水線によって特徴づけられる。ロンバルディア平野の丘や高原、平野や河川からなる複合地形を必然とする水の飼いならしによる水運という新たな交通モードの外挿は、以降の社会構造そのものを大きく変えたといっている。

水運以前、最も古い広域動線として古代ローマに至る二つの街道が存在していた。一つはローマ帝国最西端の都市アクイレイアからヴェネチアを通りピアチェンツァを起点にジェノヴァに至るポストゥミア街道、もう一つはピアチェンツァを起点にアリミヌムを経てローマに至るエミリア街道である。エミリア街道沿いには50km等間隔に計画都市が置かれ、パルマやボローニャ、ファエンツァは宿場として成立した。かねてより地形に応じて暮らす山岳住民や遊牧民、小地主たちの多様で相応な生業が平野の微地形の中に存在していたが、伝統的な封建社会は、1179年に大運河工事がスタートしたことで急速に変化していく。長い時間をかけてイスラム式の灌漑インフラを獲得したサラゴサ平野との違いは、新たな交通インフラへの投資効果を高めるためにさまざまな社会システムのインストールが促された点にある。船舶の航行と灌漑を目的とした運河がいったん1257年に完成したことでティチーノ川の水はミラノまで届く。さらに1456年になるとマルテサナ運河が掘られ、アッダ川の水はミラノにつながる。さらにコモ湖とマッジョーレ湖がつながったことで、小麦、鉄、木材の物流費は劇的に下がり、内陸の真ん中であるというミラノの欠点はどちらにもアクセスできることから一気に長所に転じた。鑄造技術と農作物のさまざまな取引が生まれ、それに呼応するように都市空間は更新された。高地平野の台地では自由な地主が耕作を活性化させ、貴族や教会の所有地が始まった。折半小作農の耕作地や林の中の修道院が置かれ、資本家はBassaを水田に変えた。

16世紀になると堤防、取水口、水路、分配溝といった交通インフラネットワークの整備が更に進み、そのことが料金所、不動産の性質に応じた分担金、国庫の前貸し制度、土地売買権のオークションといった経済システムを生み出した。こうした経済システムをインストールするため複合的なプランが土地改良と交通システムの大規模化では求められていた。無論当初は、整序化された従前の社会秩序と階層は生き延びたが、堤防決壊や飢饉といった巨大化するリスクに対して、資本の大規模化や分散化によるリスクヘッジは必須となってしまった。今も昔も土地のディベロップの基本は資本である。借金を清算するのに商業による大きな利益が必要なのは変わらない。速くて外部性の高いネットワークへの接続を諦めなかった都市＝ミラノだけがそのリスクを引き受けることができた。こうして新たな社会はロンバルディアの中に自然した。それを敷衍させたのはただひとつの都市と移動の力だった。

東京大学大学院工学系研究科教授／原稿受理 2015年12月17日