法政大学学術機関リポジトリ
HOSEI UNIVERSITY REPOSITORY

PDF issue: 2025-07-07

水都ヴェネツィアと周辺地域の空間形成史に関する研究

樋渡, 彩 / HIWATASHI, Aya

(開始ページ / Start Page)
1
(終了ページ / End Page)
432
(発行年 / Year)
2016-03-24
(学位授与番号 / Degree Number)
32675甲第378号
(学位授与年月日 / Date of Granted)
2016-03-24
(学位名 / Degree Name)
博士(工学)
(学位授与機関 / Degree Grantor)
法政大学 (Hosei University)
(URL)
https://doi.org/10.15002/00013072

法政大学審査学位論文

水都ヴェネツィアと周辺地域の空間形成史に関する研究

2015 年度

法政大学大学院デザイン工学研究科
建築学専攻博士後期課程

樋渡　彩

目次

序章 …… 5

1．研究の目的
2．研究の背景と問題の所在
3．論文の構成と研究の方法
註 12

第１章　水都ヴェネツィア研究史 …… 15

はじめに 16
第１節　ヴェネツィアの建築史・都市史 17
1．1980 年代以前の基礎研究
2．1980 年代から多数出版される都市図
3．カナル・グランデに関する図面や写真集
第２節　ヴェネツィア研究の発展　　水都への関心 21
1．海洋都市ヴェネツィアに関する研究
2．都市の機能に関する研究
3．水の都市ヴェネツィアに関する研究
第３節　ヴェネツィアの都市とラグーナの環境維持と保全 24
1．運河網の維持に関する研究
2．都市の維持に関する研究
3．ラグーナの維持に関する研究
第４節　ラグーナ に関する研究　　ラグーナに浮かぶ島々 28
第５節　ヴェネト地方に関する研究 29
第６節　舟運に関する研究 31
小結 32
註 34

第２章　水都ヴェネツィアの近代化 …… 39

はじめに 40
第１節　ヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図から読む水都ヴェネツィアの空間構造 41
1．はじめに
2．デ・バルバリの鳥瞰図以前に登場した都市図
3．デ・バルバリの鳥瞰図全体の描かれ方
4．建造物の描かれ方
5．その他の空間の描かれ方
第２節　近代ヴェネツィアにおける都市発展と舟運が果たした役割 54
1．はじめに

２．島で構成される都市と舟運
３．鉄道橋の開通と舟運
４．新港湾の開設と舟運
５．運河の再評価と舟運の強化
第３節　19 世紀のフローティング水浴施設 79
１．はじめに
２．リーマ医師によるフローティング水浴施設
３．舟を改造した水浴例
第４節　水辺に立地したホテルと水上テラスの建設 84
１．はじめに
２．ヴェネツィア共和国時代の水辺空間
３．19 世紀の水辺空間
４．20 世紀初頭のカナル・グランデ沿い
５．20 世紀半ばの水上テラス
６．まとめ
第５節　近代港湾の誕生から再生 108
１．はじめに
２．ヴェネツィア港建設以前の土地利用および建物の用途
３．サンタ・マルタ地区とサン・セバスティアーノ地区の開発
４．ヴェネツィア港の再生
小結 116
註 117

第３章　ラグーナおよびその周辺の空間構造 …… 125

はじめに 126
第１節　ラグーナの水環境 128
第２節　アックア・アルタの歴史と対策 131
１．はじめに
２．ヴェネツィアの立地とアックア・アルタの原因
３．アックア・アルタの対策
４．現在の対策
第３節　ラグーナに浮かぶ島々の役割 140
１．はじめに
２．修道院の立地する島々
３．検疫を担った島々
４．19 世紀　軍事施設として利用される島々
５．病院が配置された島々
６．大学・ホテル・レストランの登場する島々
第４節　リドの開発史 159
１．はじめに
２．リドの原風景
３．19 世紀初頭のリドの土地利用
４．1850 年代～ 1870 年代の海水浴場の開設と道路整備
５．19 世紀末～ 20 世紀初頭のホテル建設

6．1910 ～ 1920 年代の緑に囲まれた住宅開発
7．1930 年代に確立されたエンターテインメント空間
8．まとめ
第 5 節　ラグーナ周辺の開発 190
1．マルゲーラ港の開発
2．自動車道路の整備とその影響
第 6 節　ヴァッレ・ダ・ペスカ 195
1．はじめに
2．ヴァッレ・ダ・ペスカの位置の変遷
3．19 世紀に登場したヴァッレ・ダ・ペスカの構造
4．カゾーネ
小結 208
註 209

第 4 章　河川流域から見るテッラフェルマの空間構造 …… 217

はじめに 218
第 1 節　テッラフェルマ 220
1．様々な地形と自然資源に富むテッラフェルマ
2．アントン・フォン・ザックで見るテッラフェルマ
第 2 節　シーレ川流域―水車の産業と舟運 226
1．シーレ川流域の地理的、歴史的特徴
2．トレヴィーゾ
3．水車を活用する地域
4．舟運で栄えた地域
第 3 節　ピアーヴェ川流域―山の文化と筏流し 292
1．ピアーヴェ川流域の地理的、歴史的特徴
2．ベッルーノ
3．筏流しと結びついた地域の役割
4．ピアーヴェ川流域の産業とヴェネツィア
第 4 節　ブレンタ川流域―筏流し・産業・舟運 336
1．ブレンタ川流域の地理的、歴史的特徴
2．筏流しを支えた村と町―プリミエーロ渓谷からヴェネツィアまでの木材輸送
3．ブレンタ川を利用した産業
4．ヴェネツィア―パドヴァ間の舟運
小結 394
註 395

結章 …… 401

謝辞 …… 409

参考文献・資料 …… 413

序章

1．研究の目的

本論文は、ヴェネツィアおよびその周辺地域を対象として、水と密接に結びついて形成された建築や都市、地域の在り方を従来とは異なる新たな視点から解き明かそうとするものである。本論文は、次の二つの柱からなる。一つは 19 ～ 20 世紀に焦点を当て、現在も密接に水と結びつく水都ヴェネツィアが、普通なら陸の論理を導入しがちな近代化の過程のなかで、水の都市としての価値を失わないような計画をいかに押し進め、その魅力を継承発展させることができたのかを考察するものである。もう一つは水都ヴェネツィアの形成を支えてきた背後に広がる地域に目を向け、ヴェネツィアにとって後背地にあたるラグーナ（干潟）およびテッラフェルマ（本土）という周辺の地域が水都ヴェネツィアの成立、発展にとって極めて重要な役割を果たしてきたことを描き出し、地域形成論の構築を試みるものである。この二つの柱をもとに、水都ヴェネツィアとその周辺に広がる地域の空間形成を歴史的に明らかにすることを目的とする。

2．研究の背景と課題

ヴェネツィアについては一般的に、共和国時代につくられた都市が何も変わらず、今日まで持続しているというイメージが強いと思われる。しかし、実際にはほかの都市と同様に近代化の波を受け入れ、その空間構造を様々な次元で造り変えてきたという事実がある。そのことを明らかに示すことが本論文の出発点となる。

水都をまず変化させたのは、19 世紀半ばの鉄道橋の架橋である。それまで島で成り立っていたヴェネツィア本島が本土と結ばれることになり、都市の玄関口を海側の東から本土側の西へと転換するきっかけにつながった。また、19 世紀後半の港湾整備により、本来形成されていた都市と港と一体となった都市構造は大きく変化した。港湾整備に伴い、19 世紀末には巨大な工場・倉庫の建ち並ぶ工業地域も出現し、水都ヴェネツィアの都市構造の変化は決定的なものとなる。そして、1930 年代には自動車道が本土からヴェネツィア本島に接続されるなど、ヴェネツィアも近代化の波に影響されたのである。だが、こうした大きな変化を遂げてきたにも関わらず、現在もなお世界に誇る水の都市として存在し続けている事実に注目し、何故、いかにそれが可能だったのかを解明することがヴェネツィア研究にとっての大きな課題である。このような認識に立って本論文では、水都ヴェネツィアがさらに魅力を加えながら存続することができた理由と背景について、歴史的に考察する。

だが、ヴェネツィアの近代化の過程を把握するには、その前提として、まず共和国時代の都市構造を理解し、1797 年の共和国崩壊以降どのように変化をしたのかを描く必要がある。共和国時代の水都としての都市構造については幸い、1500 年に出版されたヤコポ・デ・バルバリによって作成された詳細な鳥瞰図から立体的に把握することが可能であり、ヴェネツィアを水都として捉える視点から、この都市空間と水との密接な繋がりを細部まで読み取っておきたい。

なお、近代化以前の海洋都市国家ヴェネツィアの港の構造については、ヴェネツィア建築大学の都市史を専門とする D. カラビ[1]および E. コンチナ[2]、そして A. サルヴァトーリ[3]や陣内秀信[4]によって研究がなされており、その在り方の全体をおおむね把握できる。そもそも共和国時代のヴェネツィアを港湾都市として捉え本格的に研究する動きも実は比較的新しく、1980 年代になってのことである。これらの成果を踏まえつつ、共和国倒壊後のヴェネツィアがいかに港湾都市として変化したか、その状況のなかで魅力的な水都がいかに継承発展してきたかを論ずるのが本論文の主要目的の一つである。

そして、本論文が中心的に扱う共和国崩壊以後の 19 世紀から 20 世紀初頭の歴史については、M. イズネンギと S. ヴォルフ監修の『ヴェネツィア史』（2002 年）[5]などからその主な流れを把握でき、これらの既往の歴史研究から得られる情報を空間的に図示しながら近代化の時期における都市の形成変化の実態とその意味を解読する必要がある。また、当時の各種計画図を基本史料として用いながら、都市計画の在り方をそれぞれの場所で論じた G. ロマネッリによる『19 世紀のヴェネツィア』（1977 年）[6]や G. ズッコーニによる『ラ・グランデ・ヴェネツィア』（2002 年）[7]などの研究が有効に使える。そこで取り上げられた個々の空間に関する計画の内容をヴェネツィア本島全体で位置づけること、さらには改造・整備の後に表れる都市機能の変化を追い、時間軸のなかで位置づけることが求められている。とりわけ 1930 年代においては、当時ヴェネツィア市土木公共事業局の技術長の E. ミオッツィが『歴史のなかのヴェネツィア』の第 4 巻[8]のなかで

ミオッツィ自身の計画を述べており、当時の考え方をうかがい知ることが出来る。このような先行研究を用いて 19 世紀から 20 世紀前半を中心に都市変遷の実像を大きな視野に立って描くことが可能である。

問題は、近代化を推進した時代のヴェネツィアを扱う建築史や都市史の分野においては従来、一般の都市と同じように建築様式や建築の空間構成、街路形態や広場形成などがもっぱら研究対象となってきた点にある。つまり陸の視点から都市空間の特徴がいかに歴史のなかで形成されてきたのかについて詳細に論じられてきたのである。しかし、水都ヴェネツィアを理解するには、水の側から見た都市史研究を進める必要がある。そこで本論文では次の二つの視点からヴェネツィアの空間構造を考察する。

水の視点として、まず舟運に注目し、近代化によるそのドラスティックな変化を考察することが重要である。共和国時代の都市内交通である渡し舟の実態が G. ザネッリによって明らかにされている[9]。またヴェネツィアの伝統的な手漕ぎ舟であるゴンドラについては、『ゴンドラの文化史―運河を通してみるヴェネツィア』の邦訳が出ており、日本にも紹介されるほど研究蓄積がある[10]。一方、19 世紀後半から登場し、この水都の舟運のあり方を大きく変えることになる蒸気船（ヴァポレット）の水上バスについては、その実態を把握することが求められている。そこで、本論文では地図史料のほか、主に歴代の造船の記録[11]と経営から見た水上交通史の研究[12]を用いて、まず航路の復元を試みる。そして都市の変容と航路の変化を描き、水都ヴェネツィアの近代化の特徴を考察する。

もう一つの重要な視点は建物や街路と運河の境界である「水辺」に注目することである。共和国時代については、カナル・グランデ（大運河）沿いの商館機能をもった貴族の邸宅の変遷については陣内秀信によって詳しく述べられている[13]。また、E. ミオッツィによって、運河の形態、フォンダメンタと呼ばれる運河沿いの道の有無などを指標にしながら初期のヴェネツィアの形態が仮説的に論じられている[14]。近代化の時代には、舟運と結びついた物流機能が都市の西端の埋立て地へ移動したことで、都心の運河沿いの建物の水に面した空間の意味、機能は大きく変化したはずである。ところが、ヴェネツィアは漠然と水上都市として認識されるだけで、水辺だけを特別に切り取って考察するウォーターフロントの概念はなく、「水辺」の空間利用はあまり着目されてこなかったそれに対し本論文では、19 世紀以降の水辺の新たな価値を生む方向での利用の変化を具体的に描き出し、ヴェネツィアが水都として、そのアイデンティティを高めながら存続できた背景を考察する。

こうして、ラグーナ上に形成されたヴェネツィアそのものに関し、新たな視点から研究対象を拡大することが求められる一方で、もう一つの大きな問題意識として、この資源のない水上都市ヴェネツィアが繁栄できた背景を理解するには、これまで中心的に研究されてきた東方の先進地、ビザンツ世界、イスラーム世界との交流に加え、ヴェネツィアを取り巻くラグーナとその背後に広がるテッラフェルマとの密接な関わりがあったことに注目する必要がある。そこで本論文は、ヴェネツィアの形成・発展を支えてきたこうした周辺地域の構造について考察することを二つ目の大きな目的としている。

ヴェネツィアはラグーナという特異な地形の中で形成され、発展してきた。この独自の自然環境のなかで、水を制御し、水を活用して都市の営みを持続させてきたヴェネツィアの都市形成の軌跡は、環境共生をめざす現代の都市を考える上でも我々に多くの示唆を与えると考えられる。

ラグーナに関する研究としては、共和国時代の治水に関する記録書がたびたび再評価されてきた[15]。しかし、実際にはラグーナ内で広大な埋め立てが行われたり、石油タンカー用の幅広で深さのある運河が掘削されたり、大規模開発を押し進め、むしろ水循環はないがしろにされてきた。こうした近代的な開発が続けられていたが、1966 年の大水害（アックア・アルタ）をきっかけに反省する動きに方向転換された。1970 年代にはこのラグーナ全体をアックア・アルタから守るためモーゼ（MO.S.E.）と呼ばれる大がかりな水門の装置が検討された。その一方でこの大掛かりな装置によって自然環境のバランスが崩れるという、反対意見も挙がった。こうした背景のなかで水の自然環境の生態系に関する分野から研究が進められ、自然保護区域が定められるなど、ラグーナの保全再生についての実践と結びついた成果が多く発表された。2006 年に出版された『ラグーナ図集』[16]は、地理領域、生物領域、人間領域、保護領域、総合分析で構成され、ラグーナ環境を広範囲な視点で捉えていることも注目される。

歴史的な研究としては、1980 年代に共和国時代の水の管理に再度注目が集まり、当時のラグーナに関する記録が再版された[17]。また、本土からラグーナに注ぐ河川の河口を付け替えなどの治水に関する当時の記録書やラグーナの水環境の制御に関するものが史料として活用され、土木技術史や環境史の分野で研究が進められている[18]。アックア・アルタの歴史と対策についてはこれらの研究を用いることで把握することが可能である。

そしてラグーナ内には、漁業・農業・狩猟などの食料を供給する島々および周辺の水域、水車を用いた製粉業などの産業施設、宗教施設、検疫施設を受け入れた島が存在し、その個々の歴史が研究されつつある[19]。島のなかには、海洋都市

であるヴェネツィアの役割を支える検疫所、隔離病院などの機能を担うものも複数あった。さらにオーストリア支配下で要塞化された島々や近代にも隔離病院を設置すべく新たに造成された島など、後の時期に負のイメージで捉えられた場所も多いが、それらが今、逆に再評価の最前線にあるという歴史の巡り合わせも見られる。

さらに戦後における考古学調査を積み重ねた研究成果によって、古代から中世初期のラグーナ内での人々の居住の状況も明らかになりつつある[20]。

だが、こうした個々の研究はそれぞれの分野で従来ばらばらに行われており、これらを地域形成史の大きな枠組みとして総合的に位置づける必要がある。今日、ヴェネツィア市は、歴史の栄光をもつ本島の都市がすでに社会的にも文化・観光的にも飽和状態にあり、新たな可能性をラグーナに求め始めている。「ヴェネツィアはラグーナである（Venezie è laguna）」というキャッチフレーズがそれを象徴しており、ラグーナ研究の深化が求められている。

ラグーナと並び、あるいはそれ以上に重要な後背地として水都ヴェネツィアを支えてきたのがテッラフェルマである。ヴェネツィアは水に囲まれながらも飲料水不足に悩まされ、あらゆる物資を外に依存してきた。とくに舟運を通じた本土との密接な結びつきは、ある意味で、重要な命綱だった。実際、舟運を得意としたヴェネツィアは、ラグーナはもちろん、とりわけ、ラグーナに注ぐ河川沿いの地域と密接に結びつきながら発展してきたのである。また、近年、都市と田園（農業地域）の結び付きを現代的な視点で再評価する動きがイタリア各地で強まっており、これまであまり光の当たらなかったテッラフェルマに着目し、この特徴ある水都が誕生、成立、繁栄できた理由、背景を明らかにすることが重要な課題となっている。

ヴェネツィアの背後のテッラフェルマ側に広がるヴェネト州に関する研究としては、ヴェネツィア共和国の支配した領地にあたりパドヴァやトレヴィーゾ、ヴェローナなど文化的にも経済的にも豊かな都市が多いだけに、市壁内に囲まれた都市の歴史に関する研究はそれなりに蓄積されつつある[21]。また 1970 年代、イタリアではチェントロ・ストリコ（歴史地区）の保存・再生が進み、1980 年代にはさらにその周辺に目が向けられるようになると、ヴェネト州でも、1980 年代、都市の周辺に広がる田園風景に関心が向けられ、テリトーリオ（地域）やパエザッジョ（風景）の視点が生まれてくる[22]。こうした背景から、河川を軸にした研究が登場し、自然環境系（植物学、生態学）、地理学、歴史学の視点から研究され始めている[23]。しかし、周辺地域とヴェネツィアとの関係を論じるものは少ない。本来、地域形成の軸となっていた河川や運河を媒体として、ヴェネツィアとの関係を再構築する必要がある。

以上のように、これまで海洋都市国家ヴェネツィアという視点を中心に描かれてきた都市形成を、ラグーナおよびテッラフェルマの視点から捉え直し、ヴェネツィアの都市形成だけでなく、ヴェネツィアとテッラフェルマを含む広大な地域形成の歴史研究を構築することが求められている。

本論文は、以上のような認識に立ち、従来、研究が手薄であり、しかも今後ますます重要となるに違いないこれらの領域を研究対象に据え、新たな視点から水都ヴェネツィアの成り立ちを研究するものである。

3．論文の構成と研究の方法

次に、本論文の構成について述べ、同時にそれぞれの章における研究方法について説明する。

第 1 章

まず、第 1 章で、水都ヴェネツィアに関する研究動向の変遷について論じる。それは、本論文の位置づけ、意味づけを考える上に重要な部分であり、すでに、序章で論じた本論文の背景についての記述の補足説明の役割を担うものと言える。

ここでは、とりわけ 1980 年代以降に出版された建築史、都市史を軸としながら、水都としてヴェネツィアを捉えた研究を見ていく。また、土木史や技術史などの分野についても触れる。水を制御しながら都市を維持してきた水都ヴェネツィアにとって、治水に関する研究の蓄積は厚い。そして近年注目されつつある、ラグーナの豊かな自然環境に対する取り組みや研究も論じる。さらに 1980 年代頃から、ヴェネツィア本島からラグーナへと研究対象が広がるなかで、テッラ

フェルマの田園部にも関心が向くようになる。ここでは、都市史や環境の分野のなかの河川に着目した研究を取り上げ、1980 年代がから現在に至るまでどのような方向性で研究が蓄積されてきたのかを検証する。またヴェネツィアの都市とテッラフェルマとを結ぶ舟運の研究を概観し、研究対象の地域的な広がりを考察する。

第２章

第２章では、ヴェネツィアの 19 世紀から 20 世紀初頭を対象とし、近代化の流れのなかでその都市構造を変化させながらも、この都市独自の水都としてイメージを作り上げてきたことを論じる。国立ヴェネツィア文書館、ヴェネツィア市文書館（Archivio Strico Comunale di Venezia）などで収集した一次史料を活用し、不動産台帳の地図を含む古地図と実際の建築、都市空間の比較分析を行い、この時代の水都ヴェネツィアの形成・変化に関し考察する。

まず第１節では、近代化が始まる前段階での共和国時代につくられたヴェネツィアの水の都市の構造を理解する作業を行う。具体的な一つの有効な方法として、1500 年に出版されたヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図を用いて、ヴェネツィア本来の水都の構造を読み解く。

続く第２節では、これまで主に陸の視点から描かれてきたヴェネツィアの歴史を、水の視点から据え直し、とりわけ舟運との関係を考察しながらヴェネツィアの近代化の過程を明らかにする。ヴェネツィア共和国崩壊後、フランスとオーストリアの支配に置かれ、運河の陸化（リオテラ化）や架橋といった、陸の視点で開発が進められてきた。さらにイタリア王国統一後には、港湾が整備され、都市構造が大きく変わった。こうした新たなインフラを受け入れながらも、舟運が続けられてきた背景を考察する。その手法として、文書館の史料や古地図などから乗客輸送船の航路を復元し、都市の形成過程と航路の変化を読み解く。

そして、19 世紀前半に舟運都市ヴェネツィアで現れた興味深い動きを第３節で概観する。この時代、ヨーロッパ全体では海水浴が流行していた。その影響としてヴェネツィアに出現したフローティング水浴施設の実態を明らかにする。また、このフローティング水浴施設は観光化を促進する重要な流れの一つである。

さらに第４節では、共和国時代の港機能が衰退し、新たに観光色を強めていくリーヴァ・デリ・スキアヴォーニとカナル・グランデ沿いの水辺の変化を丁寧に追う。この近代化の過程のなかで、現在レストランやカフェの屋外席として、運河沿いの道（フォンダメンタ）や水上が有効に使われるようになったが、このような水辺の空間利用の形態がどのように獲得されたのかを検証する。ここでは、ヴェネツィア市文書館所蔵の建築確認申請と古写真から可能な限り変遷を把握し、利用の変化を描く。これは、今までウォーターフロントの概念がなかったヴェネツィアの「水辺」に初めて注目することになる。水の都市を理解するには、歴史の視点から、海や川の側に立って、建築を、そして都市を大きな視野から見直すことが非常に重要である。

第５節では、19 世紀後半に行われた港湾整備によるサンタ・マルタ地区周辺の劇的な変化を考察する。ここでは港湾機能が集約されたサンタ・マルタ地区周辺に工場、倉庫が次々と立地し、産業化していく様子を具体的に描き、19 世紀以降にヴェネツィアの空間構造が大きく変わったことを示す。

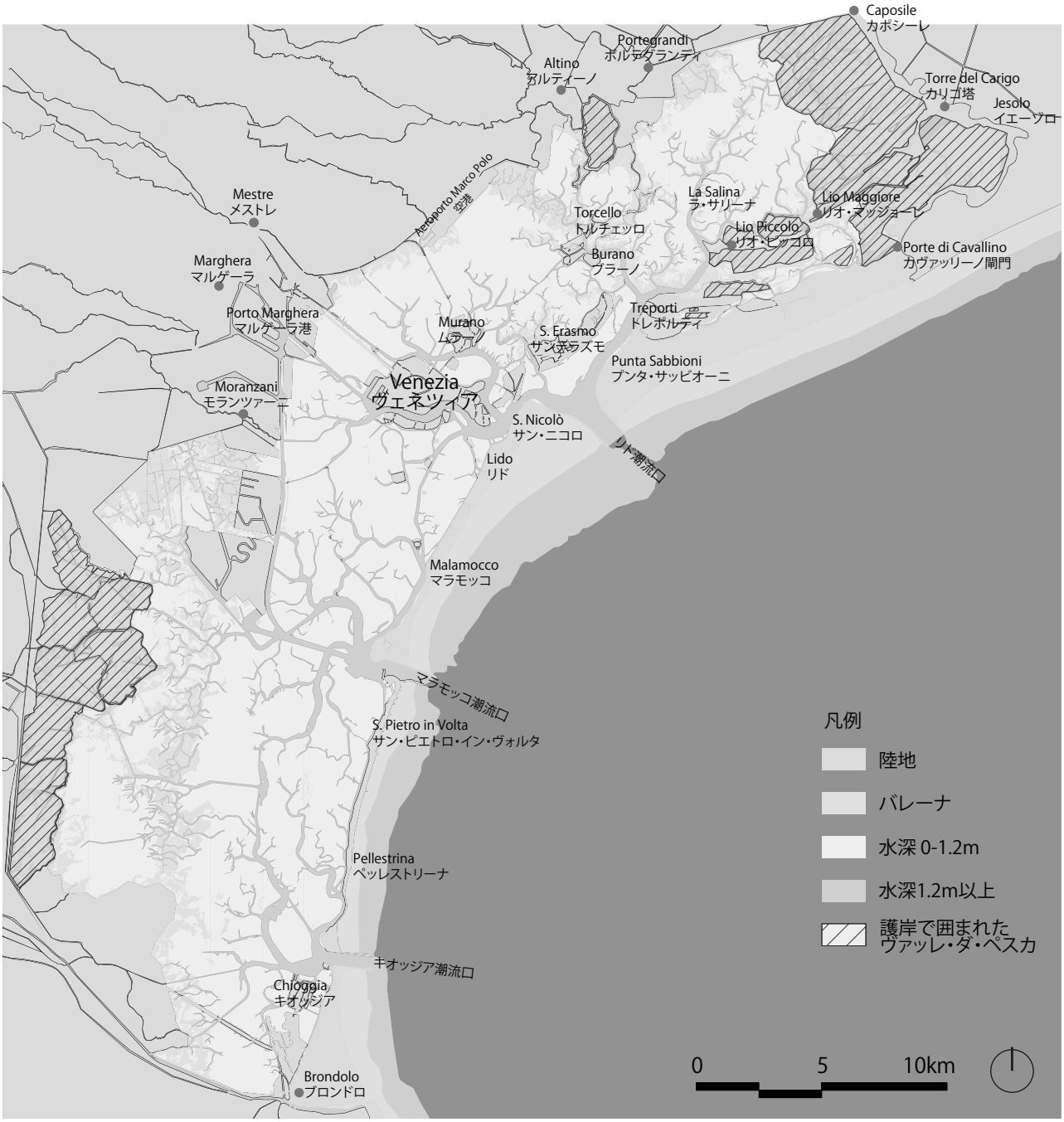
以上のように、第２章では、近代化のなかで、現在見られる水都ヴェネツィアのイメージがつくり出されてきた過程を明らかにする。

第３章

第３章では、ヴェネツィア本島をとりまくラグーナに着目し、水都ヴェネツィアの形成・発展を支えてきた水の環境の役割について論じる。ラグーナの研究については、第１章、第３節で大きく取り上げるが、研究が積極的に進められるようになったのは、ヴェネツィアに大被害をもたらした 1966 年のアックア・アルタ（冠水）からである。そのアックア・アルタとその対策については、第３章、第２節で扱う。水都ヴェネツィアが繁栄し続ける背景には、水との長い戦いもある。その決して華やかではない、地道な努力と英知について、掘り下げる。

第３節では、ラグーナ周辺の島々の歴史と役割について検証する。ここでは、ヴェネツィア共和国時代、19 ～ 20 世紀後半、そして現在に至るまでの長い時代の流れのなかで、島の役割が変化していったことを明らかにする。

その島のなかでも、ヴェネツィアとの関わりの大きいリドを第４節で大きく扱う。リドの歴史的研究は 19 世紀後半の海水浴場開設からが主である。そこで、1808 年の不動産台帳（カタスト・ナポレオニコ）を用いて、開発以前の土地利用を把握し、リドの原風景を考察する。海水浴場開設直後に行われたリドの開発については、ヴェネツィア市文書館に保管されている開発計画の史料を用いながら、当時の意図を探る。ヴェネツィアとどのように関わりながらリドが発展していったのかを論述し、20 世紀初頭に観光都市ヴェネツィアが構築されていく過程を明らかにする。これは、第２章の第２、３、４節で論じる観光化の流れの終着点である。



ラグーナおよびその周辺の主な地名

また、ラグーナの東側に位置するリドが観光エリアとして開発される一方で、ラグーナの西側に位置するマルゲーラは港湾エリア、工業エリアとして開発されていく。そのマルゲーラに決定する以前のプロジェクトについて第５節で概観する。これは、第２章の第２、５節で論じる港湾整備に伴う都市の変化の続きであり、港湾機能の必要性がラグーナの縁にまで広がったことを示す。さらにこの節では、プンタ・サッビオーニ、メストレのようなラグーナ周辺で行われた開発による影響について触れる。

そして、古くから行われてきた漁業、農業、狩猟、製塩業といったラグーナで生活する上で重要な役割について第１節で触れ、そのなかでも、独特な風景を生み出すヴァッレ・ダ・ペスカについて第６節で詳述する。ヴァッレ・ダ・ペスカは魚を養殖する場所で、人工的につくりだされた空間である。こうしたラグーナの自然環境を人工的に管理してきた歴史を描き、ヴェネツィアの発展を支えた背景を考察する。

第４章

第４章では、テッラフェルマについて論じる。ラグーナの水上に誕生し、水に囲まれながらも飲料水不足に悩まされ、石や木をはじめあらゆる物資を外に依存せざるを得ないヴェネツィアにとって、オリエントとの繋がりばかりか、舟運を通じたテッラフェルマとの密接な結びつきは重要だった。ヴェネツィアはとりわけ、ラグーナに注ぐ河川沿いの地域と密接に結びつきながら発展してきたのである。本章は、こうした問題意識に立って、ヴェネツィアを支えてきた後背地である河川沿いの地域に焦点を当てるものである。

ここではよりヴェネツィアとの関係の強いシーレ川、ピアーヴェ川、ブレンタ川の流域に着目し、それぞれの地域とヴェネツィアとの関係を浮かび上がらせることを目的とする。

第１節では、その前提となるテッラフェルマの地形と資源について概観する。

第２節ではシーレ川を取り上げ、この川が担った重要な機能である舟運と水車を活用した産業が、相互に共存できるよう地理的、空間的にどのように分布したかを考察する。船の航行が可能な自然条件に恵まれたトレヴィーゾより下流側では、舟運による活発な物資輸送が行われ、その中継地にはカジエールをはじめとする川港が形成され、舟の牽引に用いられる牛の交代場所の役割をもったことなどを、文献史料と現地調査から得られた成果をもとに論ずる。

それに対し、舟運のないそのトレヴィーゾより上流側では、シーレ川の水流を活用した水車を使った産業が発展し、とりわけ製粉の一大生産拠点となり、ヴェネツィアの人口増加と共に、食糧供給を担ってきたこと、また、こうした製粉所の所有者は修道院、ヴェネツィア出身の貴族、地元の有力家などであったことをマウロ・ピッテーリの研究[24]を参照して行った現地調査の成果に基づき論述する。

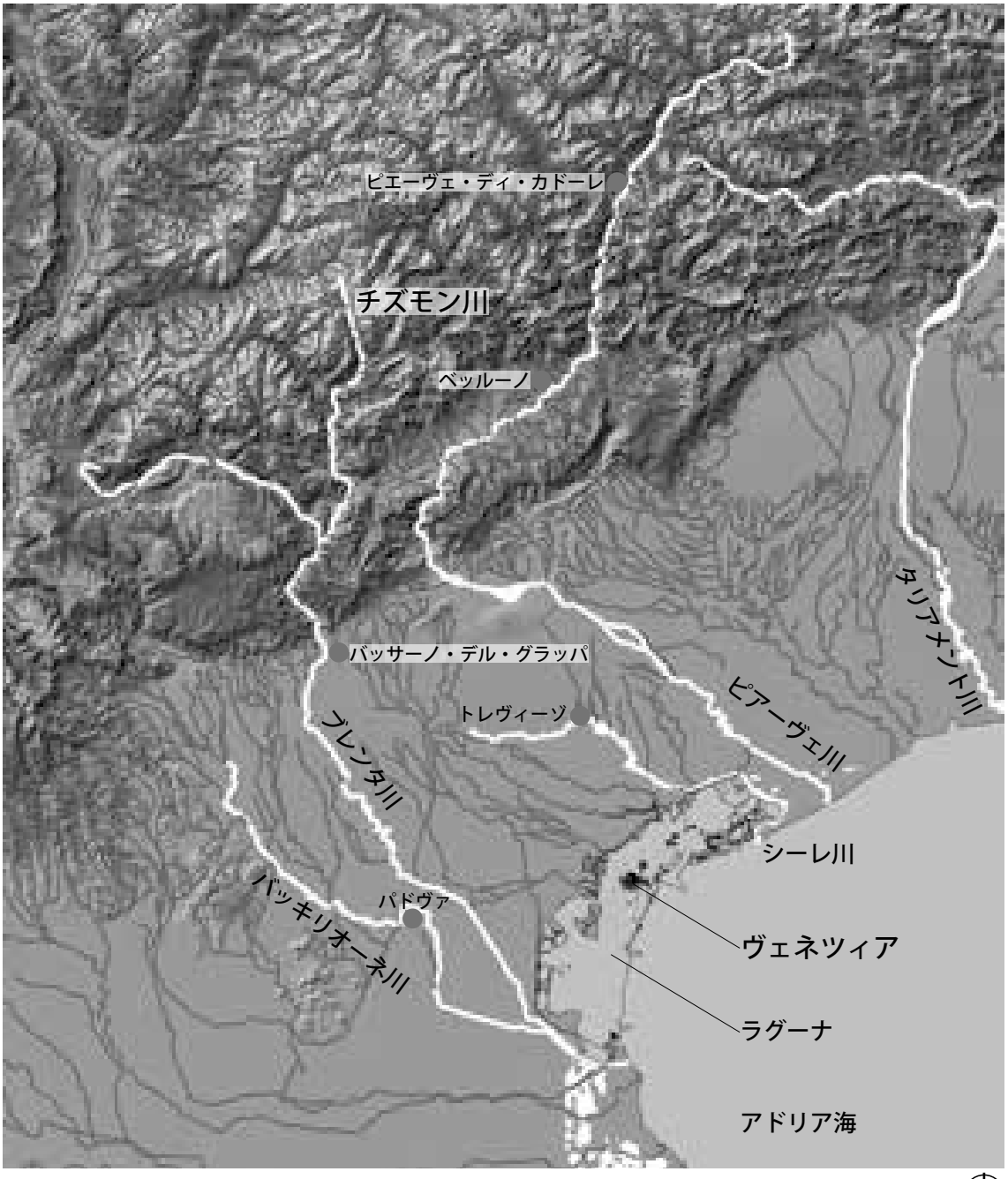
次に木材輸送の河川として知られるピアーヴェ川を第３節で見る。ジョヴァンニ･カニアートらの研究[25]を参照しつつ、現地調査で得られた成果を分析考察し、ヴェネツィア共和国の存続にとって重要だった木材供給の仕組みに光を当て、共和国による森の管理、筏による輸送の在り方などを分析考察し、ヴェネツィアとピアーヴェ川流域の関係を捉え直す。

そして第４節でブンレタ川について論じる。その上流域で、ヴェネツィア共和国の領土の外にあたるチズモン川にも木材供給の役割をもたせ、森を管理し、木材を生産していた有力家と契約し、やはり筏に組んでブレンタ川を通じて、ヴェネツィアやパドヴァまで運ぶというトータルな仕組みが成り立っていたことを描き出す。こうしてブレンタ川を扱うことで、ヴェネツィア共和国の政治的支配圏とは異なる文化・経済圏を描くことも可能となるはずである。

次に、ブレンタ川にとって重要な舟運に注目し、様々な観点から論ずる。特に、ヴェネツィア共和国の構想の下で、治水事業としての運河の付け替えを行う一方で、舟運を維持するための閘門と水位差を生かした水車による製粉所が建設されたドーロを興味深い事例として詳しく取り上げる。

このように、本章では新たな地域（テリトーリオ）論を構築する一つの手法として、三つの河川を取り上げ、ヴェネツィアとそれぞれの河川流域との間に歴史的に成り立ってきた密接な相互関係を描くことを試みる。

以上のように、水都ヴェネツィアと周辺地域の空間形成について考察を行う。



シーレ川、ピアーヴェ川、ブレンタ川の位置と主な都市
かつてそれぞれの本流はラグーナに注いでいた
マッテオ・ダリオ・パオルッチ（Matteo Dario Paolucci）作成の図をもとに作成

註

1．Donatella Calabi, Paolo Morachiello, *Rialto : le fabbriche e il ponte*, 1514-1591, Torino : Giulio Einaudi, 1987.
2．Ennio Concina (a cura di), *Il Canal Grande nelle vedute del 'Prospectus Magni Canalis Venetiarum', disegnate e incise da Antonio Visentini dai dipinti del Canaletto*, Milano : Il polifilo, 1988 や Ennio Concina, *Venezia nell'età moderna : struttura e funzioni*, Venezia : Marsilio Editori, 1989 などがある。
3．Guido Perocco, Antonio Salvadori, *Civiltà di Venezia*, Venezia : Stamperia di Venezia, vol. 1-3, 1973-1976.
4．陣内秀信『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』講談社、1992 年や陣内秀信『イタリア海洋都市の精神』（興亡の世界史第８巻）講談社、2008 年などがある。
5．M. Isnenghi, S. Woolf, *Storia di Venezia : l'ottocento e il novecento*, Roma : Istituto della Enciclopedia italiana, 2002.
6．Giandomenico Romanelli, *Venezia Ottocento : materiali per una storia architettonica e urbanistica della città nel secolo 19*., Roma : Officina, 1977 や、Giandomenico Romanelli (a cura di), *Venezia ottocento : l'architettura, l'urbanistica*, Venezia : Albrizzi, 1988 などがある。
7．Guido Zucconi (a cura di), *La grande Venezia : una metropoli incompiuta tra otto e novecento*, Venezia : Marsilio Editori, 2002.
8．Eugenio Miozzi, *Venezia nei secoli : Il salvamento*, vol. 4, Venezia : Casa editrice Libeccio, 1969.
9．Guglielmo Zanelli, *Traghetti veneziani : La gondola al servizio della città*, Venezia : Il cardo, 1997.）
10. アレッサンドロ・マルォ・マーニョ『ゴンドラの文化史―運河を通してみるヴェネツィア』和栗数珠里訳、白水社、2010 年。
11. Gilberto Penzo, *Vaporetti : un secolo di trasporto pubblico nella laguna di Venezia*, Sottomarina : Il Leggio, 2004.
12. Francesco Ogliari, Achille Rastelli, *Navi in città : storia del trasporto urbano nella Laguna veneta e nel circostante territorio*, Milano : Cavallotti, 1988.
13. 陣内秀信『ヴェネツィア―都市のコンテクストを読む』鹿島出版会、1986 年。
14. Eugenio Miozzi, *Venezia nei secoli : La città*, vol. 1, Venezia : Casa editrice Libeccio, 1957.
15. Giuseppe Pavanello (a cura di), *Marco Cornaro, Scritture sulla Laguna, in Antichi scrittori di idraulica veneta*, vol. 1, Venezia : Premiate Officine Grafiche C. Ferrari, 1919 など。
16. Stefano Guerzoni, Davide Tagliapietra (a cura di), *Atlante della laguna : Venezia tra terra e mare*, Venezia : Marsilio Editori, 2006.
17. Pasquale Ventrice (a cura di), *Antichi scrittori di idraulica veneta : Marco Antonio Cornaro, Dialogo sulla Laguna, con quello che si ricerca per la sua laguna conservatione*, vol. 5, Venezia : Tipoffset Gasparoni, 1988 ほか。
18. 本土からラグーナへ注ぎ込む河川の付け替えと、ラグーナの埋め立てに関する変遷を図示した研究として Vito Favero, Riccardo Parolini, Mario Scattolin (a cura di), *Morfologia storica della laguna di Venezia*, Venezia : Arsenale, 1988 がある。また水循環を良好にして、アックア・アルタを引き起こしにくくするために浚渫の必要性を示唆する研究として Gianpietro Zucchetta, *I rii di Venezia : la storia degli ultimi tre secoli*, Venezia : Helvetia, 1985 などがある。）。
19. Donatella Calabi, Ludovica Galeazzo (a cura di), *Acqua e cibo a Venezia : storie della laguna e della città*, Venezia : Marsilio Editori, 2015. これは 2015 年 9 月 26 日～ 2016 年 2 月 14 日にドゥカーレ宮殿で開催された展覧会の図録集である。）
20. Ernesto Canal, *Archeologia della laguna di Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2013.
21. L. Puppi, M. Universo, *Le città nella storia d'Italia : Padova*, Bari : Laterza, 1982.
22. Franco Mancuso, Alberto Mioni (a cura di), *I centri storici del Veneto*, Milano : Silvana, 1979 など。
23. Giovanni Caniato, Aldino Bondesan, Francesco Vallerani, Michele Zanetti (a cura di), *Il Sile*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1998.）。
24. 代表的な研究として、Mauro Pitteri, *Segar le Acque : Quinto e Santa Cristina al Tiveron storia e cultura di due vilaggi ai bordi del Sile*, Zappelli : Dosson, 1984 と Mauro Pitteri, *I mulini del Sile Quinto, Santa Cristina al Tiveron e altri centri molitori attraverso la storia di un fiume*, Battaglia Terme: La Galiverna, 1988 が挙げられる。
25. ピアーヴェ川に関する研究として、Giovanni Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle Dolomiti a Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1993 や Giovanni Caniato, Aldino Bodesan, Francesco Vallerani, Michele Zanetti (a cura di), *Il Piave*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2004 が挙げられる。

第１章

水都ヴェネツィア研究史

はじめに

本章は、水都ヴェネツィアに関する研究の動向について概観するものである[1]。ヴェネツィアをテーマにした研究は、イタリア語ばかりか、フランス語や英語、ドイツ語など多岐の言語にわたってさまざまな分野で論じられ、その数は膨大である。第二次世界大戦後に歴史的遺産を考えるなかで育まれた、ヴェネツィアの建築史、都市史の基礎的な研究に関しては、すでに陣内秀信が日本に紹介している。本章ではそれらの研究を踏まえながら、1980 年代以降に出版された、主にイタリア語と日本語の研究のなかから、建築史、都市史を軸としながら水都としてヴェネツィアを捉えた研究を重点的に紹介する。

また、土木史や技術史などの分野にも注目し、水都ヴェネツィアにとって重要と思われるラグーナに関する研究も取り上げる。そもそもこの奇跡とも言うべき水都ヴェネツィアが形成されたのは、立地そのものの特徴に起因する。ヴェネツィア本島はラグーナと呼ばれる浅い内海に浮かぶ群島からなる。ラグーナとアドリア海のあいだには、自然堤防のように細長い島々が横たわっており、これらの島々は、大陸からラグーナに注ぎ込む多くの川からの土砂の堆積と、アドリア海の波の力との拮抗のなかで形成された。こうしたヴェネツィアを取り巻く環境は、歴史のなかで自然の力によって徐々に変化してきたが、同時に、人々は河川の流路やラグーナの地形にさまざまな改造を加え、水環境を制御しながら、衛生状態もよく交通の便も保証された水の都を築いてきたのである。このように、水をコントロールしながら都市を維持してきた長い歴史から、治水に関する報告や研究の蓄積が厚い。また近年では、ラグーナの豊かな自然環境に注目が集まっている。それら自然環境の再生事業を紹介しながら、現在の自然環境に対する取り組みや研究動向にも触れる。

さらに 1980 年代頃から、ヴェネツィア本島からラグーナへと研究対象が広がるなかで、後背地であるヴェネト地方の田園部にも関心が寄せられるようになる。ここでは、河川に着目した都市史分野や環境分野の成果を取り上げながら研究の動向を探る。

最後にヴェネツィアの都市とヴェネト地方とを結ぶ舟運の研究を概観し、近年における研究対象の地域的な広がりを論じる。また、水都ヴェネツィアに関する問題意識や方法論における重要な研究に関しては、さまざまな分野の動きを可能な限り取り上げる。

第１節　ヴェネツィアの建築史・都市史

１．1980 年代以前の基礎研究

水の都として知られるヴェネツィアにおいても、海や河川、運河といった水の側から都市を見るという研究が登場するのは意外に遅く、本格的にそれが始まるのは 1980 年代からになる。それ以前の建築史・都市史研究では、もっぱら都市や建築の構成について関心がもたれていた。

まず、ヴェネツィアの建築史研究に関しては、ヴェネツィア建築大学教授を長く勤め、イタリア初の女性建築家でもあるエグレ・レナータ・トリンカナート（Egle Renata Trincanato）が挙げられる。1948 年に出版された E. R. トリンカナートによる『ヴェネツィアの小建築』[2]では、初めて庶民住宅に光があてられている。当時はまだ貴族住宅（パラッツォ）に関する研究もほとんど進んでいない状態であったことからも、先見性が注目される[3]。この研究では、都市環境を形づくる庶民住宅を対象に、配置図、平面図、立面図、必要に応じて断面図を示しながら、広場、路地、運河などと密接に結びついて成立する空間構成の分析を行っており、その後のイタリアの都市・建築の見方に大きな影響を与えた。ここに掲載されている配置図には建築単体だけでなく、建物に隣接する運河も同時に描かれていることから、水の都市を意識する要素がすでに盛り込まれていることがわかる。

都市形成に関する代表的な研究としては、早い時期に土木技師のエウジェニオ・ミオッツィ（Eugenio Miozzi）によって行われたものが挙げられる[4]。E. ミオッツィは、地区の新旧を判定するために、運河の形態、方言でフォンダメンタと呼ばれる運河沿いの道の有無、そして教会の設立年代を指標として考えた。そして運河の形態とフォンダメンタの分布にもとづきながら、初期のヴェネツィアの形態を仮説的に描き出した。

この頃イタリアでは、歴史的、芸術的遺産の考え方を単体のモニュメントに限定せずに、周囲の環境まで広げ、都市を保護していく考え方が生まれている。1960 年に開催された、ANCSA（Associazione Nazionale dei Centri Storico Artistici、全国歴史的芸術的街区協会）による会議では、歴史地区全体が保護対象となった。そして、ちょうどこの時期、ヴェネツィアでは都市形成のメカニズムを研究する方法が模索されていた[5]。建築計画を専門とするサヴェリオ・ムラトーリ（Saverio Muratori）とその助手を勤めたパオロ・マレット（Paolo Maretto）は、建築のティポロジア（類型学）[6]による新たな都市分析の方法を築き、それは後に多くのイタリア都市で歴史地区の実践的な方法として応用されるようになる[7]。

ムラトーリの代表的な著書『ヴェネツィアの実践的都市史のための研究』（1960 年）[8]では、ヴェネツィアの島々を、異なる原理で構成されるいくつかのグループに分け、連続平面図の作成、相互の比較にもとづく分析をおこない、都市形成の過程を示した。連続平面図の表現により、これまで単体として扱われていた建築が建築群として扱われている。さらに、歴史の連続的流れのなかで都市組織（tessuto urbano）がどのように形成され、現在どのように存在しているのかを分析している[9]。この分析では E. ミオッツィの研究も参照していると考えられる。続いて P. マレットにより『ヴェネツィアのゴシック建築』（1960 年）[10]が出版される。この著作はムラトーリの『ヴェネツィアの実践的都市史のための研究』の第２部を担うものである。いまなお島のなかにぎっしりと建ち並んでいる中世以降の住宅建築群を、都市との絡み合いのなかで詳細に分析したことによって、この町での人々の住まい方、住民構成を明らかにし、さらにはコミュニティの結合関係をも暗示することになり、歴史的な蓄積の上に成立する都市の現実を今日的視点から解明しようとするムラトーリのめざした仕事を、完成の域にいっそう近づけた[11]。これらの研究では、建築、都市構造の変化に比重が置かれているが、同時に、運河との関係も意識しながら分析が進められている。運河に囲まれた独特な地形に形成された水の都市ヴェネツィアだからこそ、このような手法が生まれたと考えられる。

そして、E. R. トリンカナートも都市史研究を進めた。最初に雑誌『都市計画』ヴェネツィア特集号（1968 年１月）に、ヴェネツィアの都市形成史とその結果できあがったヴェネツィアの都市構造に関し、２本の論文を掲載した[12]。続いて、建築と都市空間に関する膨大な情報をとりまとめたヴェネツィア形成史の集大成である『時の流れのなかのヴェネツィア』は、ヴェネツィア本島の発展段階を教会や貴族住宅などの建設年代と合わせて図示されている[13]。おそらく E. ミオッツィの都市形成史研究も参照したであろう。また、同年に E. R. トリンカナートの序文を掲載したヴェネツィアの地図集[14]が

出版されており、E. R. トリンカナートはこれらの都市地図を参照しながら形成史を描いたと考えられる。

これらの研究を日本に紹介した第一人者である陣内秀信は、1973 年にヴェネツィアへ留学し、E. R. トリンカナートや P. マレットから都市研究の方法を学び、帰国後、『都市のルネサンス―イタリア建築の現在』（中公新書、1978 年）を書き上げる。さらに『ヴェネツィア―都市のコンテクストを読む』（鹿島出版会、1986 年）において、S. ムラトーリと P. マレットの研究を発展させ、特に、運河を中心とした都市構造から抜け出し、カンポを中心とした高密なコミュニティを支える都市構造を築き上げていく過程について論じた [15]。

その後、建築のティポロジアの研究は 16 世紀以降に建設された建物も扱われるようになり、研究対象範囲の拡大や、都市周辺部を対象とした研究も行われる。たとえば、P. マレットの著書である『都市史におけるヴェネツィアの住宅』（1986 年）[16] では、ヴェネツィアの起源から 19 世紀までを対象にしている。また、翌年に出版された G. クリスティネッリ著の『カンナレージョ』[17] では、カンナレージョ地区全体の住宅の連続平面図が掲載され、研究対象が建築群から地域に広がったことを示している。この手法はレンツォ・ラヴァニャンによって周辺のまちでも応用され、ヴェネツィア・ラグーナの南端に位置するキオッジアに関し、歴史地区全体の住宅平面図を作成しながら、その構成について分析、考察が行われた [18]。

そして 1980 年代には、新たな手法も登場した。これまで現在の都市空間を形づくる建築群の空間構造の分析成果に頼る部分が大きかったが、ジョルジョ・ジャニギアン（Giorgio Gianighian）とパオラ・パヴァニーニ（Paola Pavanini）による『貴族住宅の裏側』（1984 年）[19] では、16 世紀を中心に貴族住宅（パラッツォ）の裏手に建設された集合住宅を取り上げ、古文書の史料を活用しながら建物の成立背景を探る研究を深めている。

このような、街路や広場、運河のような都市を構成する要素を多くもつヴェネツィアを対象に、その独特の都市形態、都市空間、建築タイプの形成・展開を分析した一連の著作は直接的に水の都市としてヴェネツィアを捉えた研究ではなかったが、その多くが運河やラグーナの水の存在を常に意識しており、水都研究の出発点となったと言える。

さて、早い段階で水の視点からヴェネツィアを捉えたものとして、G. ピアモンテによる『水から見たヴェネツィア』（1968 年）[20] があり、運河ごとに宗教施設や貴族住宅を紹介している。ここでもう一つ挙げておきたいのは、G. ペロッコと A. サルヴァドーリの『ヴェネツィアの文明』（1973 年）[21] である。ヴェネツィアの都市形成の歴史に関する著作だが、特にその第 1 巻では、中世のラグーナに形成されたヴェネツィア独特の都市の形態、空間構造を解き明かしている。ヴェネツィアの都市を構成する橋、街路、広場、運河沿いの階段（リーヴァ）などあらゆる要素を取り上げ、それぞれを比較分類する手法を採り、この水の都市を形態学的に理解することで先駆的な役割を果たした。また、カヴァーナという舟を係留する場所を取り上げている。ここでは、カヴァーナを運河の水を建物内に引き込んだ、いわゆるガレージ的な役割のある空間として紹介している。現在、こういった空間は埋められていることも多いためか、ヴェネツィアの建築を扱う専門書においてもこのカヴァーナに注目したものはない。この『ヴェネツィアの文明』第 1 巻にしても、まだ水の視点から都市の歴史形成を直接据える研究までには発展しておらず、水の都市としてヴェネツィアを捉え直した研究は次の段階での登場となる。

2．1980 年代から多数出版される都市図

建築史、都市史の分野において、地図の存在は研究を深める上で重要な史料となる。幸いヴェネツィアは歴史的に何度も都市空間が描かれてきた。1500 年に出版されたヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図では、初めてヴェネツィアの都市空間が詳細に描かれた。たとえば、教会や貴族住宅のような社会的、政治的権力のある建物は窓枠の数や装飾のような細部まで描かれたのである。その後、都市空間を俯瞰して描く地図が次々と出版された。地図に関しては、15 ～ 19 世紀の地図を収録した地図集が 1971 年に出版された [22]。この地図集には E. R. トリンカナートの序文があることから、同年に E. R. トリンカナートによって出版された、ヴェネツィア形成史の研究を進める上で参照した地図を収録したものと考えられる。

新しい動きでは、1981 年に出版されたヴェネツィアの不動産台帳（カタスト）地図を収録した図集が挙げられる [23]。カタストは、19 世紀のフランス支配下で初めて今日日常的に使うような平面の地図が作成され、続いてオーストリア支配下でも描かれた。前者をカタスト・ナポレオニコ（1808 ～ 1811 年）、後者をカタスト・アウストリアコ（1838 ～

1842 年）という。この図集には、二つの時代に描かれたカタスト地図に加えて、イタリア統一後に修正されたアウストロ・イタリアーノ（1867 ～ 1913 年）のカタスト地図も収録された。こうした地図には建物の所有権ごとに番号が振ってあり、建物の用途や所有者が記載されている台帳と合わせてみることで、当時の建物の利用状況を知ることができる。都市史の研究を深めるのに重要な地図史料であり、都市空間を知る手がかりとしては価値が高い。そして、1988 年にカタスト・ナポレオニコ地図が大判で、それもカラーで出版された[24]（◆図 1）。さらに、1846 年の詳細地図集も出版された[25]（◆図 2）。1846 年はヴェネツィア本島に鉄道が開通した年であることから、近代化の過程で水都ヴェネツィアが大きく変わる直前の状況を読み取ることができる。この地図には、主な教会や貴族住宅の平面図も描き込まれており、ヴェネツィアの都市発展そのものの変化をたどることができるだけでなく、都市を捉える認識の変化が表われていることもわかる。

そして、1989 年にはヴェネツィアの航空写真集が出版された[26]。図集には 500 分の 1 に引き延ばされた航空写真が掲載されている。『ヴェネツィア図集』（1991 年）[27] では、ヴェネツィアで最も古い 1911 年の航空写真が掲載された。この図集には、ヴェネツィア建築大学の地図研究センター（CIRCE）の協力により、CD も一緒に収められ、1911 年と 1982 年の航空写真をデジタルデータで閲覧することが可能になっている。このように 1980 年代から、古地図集や詳細地図集が多数出版され、都市形成史の研究を深める基盤ができていったと言える。

3．カナル・グランデに関する図面や写真集

次に、当時の都市の様子を知る上で重要な絵画や写真を取り上げる。ヴェネツィアの風景は多くの人々を魅了し、歴史的に絵画や写真に残されてきた。そのなかでも、都市の中心を流れるカナル・グランデに関しては、出版物も多い。ここでは、研究の変遷としてカナル・グランデに関する図集や取り組みを紹介する。まず、カナル・グランデを描いた画家の代表として、18 世紀のジョヴァンニ・アントニオ・カナル（Giovanni Antonio Canal）、通称カナレットが挙げられる。カナレットの作品集は 1980 年代に多く出版された[28]。カナレットの絵にはどれもヴェネツィアらしい水景が描かれているが、必ずしも写実的ではなく、都市を構成する要素を複数盛り込んだ、恣意的なヴェネツィア像を描いているという指摘もされている[29]。

建築史研究に有効なものとしては、1828 年に描かれたカナル・グランデの立面図集が挙げられる[30]（◆図 3）。建物が詳細に描かれていることから、細部の変化を比較する上で価値のある図面と言える。

19 世紀後半には写真が登場し、カナル・グランデは多々撮影された。19 世紀末を代表する写真家の C. ナヤによる写真集[31] や、19 世紀末から 20 世紀初頭にかけて撮影された T. フィリッピの写真集[32] が 1980 ～ 1990 年代に出版された。また、1998 年には、20 世紀初頭を代表する写真家 P. ジャコメッリの写真展が開催され、カタログ集が刊行された[33]。これらの絵画や写真から当時のカナル・グランデ沿いの景観の変遷を追うことができる。たとえば、現在、ホテルの前面に張り出した桟橋のテラス席は、1930 年代に登場したことが確認でき、水の都をより楽しむ空間として活用されはじめられたと考えられる[34]。

1990 年には、カナル・グランデ沿いの詳細な立面図集、『カナル・グランデ』[35] が T. タラミーニによってまとめられた（◆図 4）。建物一つ一つが高い精度で実測された、価値ある図面集である。また、1993 年にカナル・グランデの連続立面写真集の『ヴェネツィア大運河』[36] が出版され、その翌年には邦訳された[37]。

最近の興味深い試みでは、カナル・グランデ沿いの建物の破損状況をレーザーにより把握した調査成果が紹介されている[38]。カナル・グランデ沿いの建物はサーモグラフィーで画像化されたように表現されている。カナル・グランデに幾度となく光があたり、各時代の最先端の技法で表現されてきたことがわかる。



図１　1808 ～ 1811 年　不動産台帳（カタスト・ナポレオニコ）の地図
Catasto napoleonico : mappa della città di Venezia, Venezia : Marsilio Editori, 1988.



図２　1846 年　G. コンバッティ作成の詳細地図集
Giandomenico Romanelli, *Planimetria della città di Venezia : edita nel 1846 da Bernardo e Gaetano Combatti*, Treviso : Vianello libri, 1987.



図３　1828 年　立面図　カ・ドーロ周辺　A. クアドリ作成
Il Canal Grande di Venezia descritto da Antonio Quadri e rappresentato in 60 tavole rilevate ed incise da Dioniso Moretti, Pordenone : Grafiche Editoriali Artistiche Pordenonesi Spa, 1981.



図４　立面図　カ・ドーロ周辺　　T. タラミーニ作成
Tito Talamini, *Il Canal Grande : il rilievo*, Sala Bolognese : Arnaldo Forni, 1990.

第２節　ヴェネツィア研究の発展　　水都への関心

１．海洋都市ヴェネツィアに関する研究

ヴェネツィアの海洋都市を「地中海世界」という大きな視野から初めて描き出したのは、W. H. マクニールのヴェネツィアに関する著作で、邦訳は『ヴェネツィア―東西ヨーロッパのかなめ　1081 ～ 1797』（清水廣一郎訳、岩波書店、1979 年）である。マクニールの研究は、ヴェネツィアを中心に東地中海沿岸地方での多様な活動から衰退までを詳細に記述し、西ヨーロッパ人による東地中海沿岸地方各地への進出で遠隔地交易が展開された姿を描き出した[39]。もう一つ代表的な著作として、フェルナン・ブローデル『地中海』（原題は『フェリペ二世時代の地中海と地中海世界』。邦訳は、浜名優美訳、藤原書店、全５巻、1991 ～ 1995 年）を挙げておく。この著作は 16 世紀のスペイン帝国とオスマン帝国が地中海の覇権を争っている時代における、地中海とそれを取り巻く世界を海からみた歴史を描いている。従来の領土国家発展の歴史とは違う見方を提供して、当時、大きな影響を与えた[40]。

1980 年代に入ると、新たな研究テーマとして〈都市〉に関心が向けられるようになる。都市の日常生活や社会関係、人間関係といった社会史を研究するフランスのアナール派の考え方が強く影響し、都市の形態や空間構造、システムだけでなく、機能や活動、人間といったソフトな側面の分析へと関心が広がっていくのである[41]。その結果、都市史の分野において、港町の研究に光が当たり、東方との深い結びつきをもつ海洋都市や交易都市としてその空間を据え直し、社会・文化の特徴を探る研究が発展するのである[42]。

特に、ヴェネツィアの 15、16 世紀を専門とするエンニオ・コンチナ（Ennio Concina）とドナテッラ・カラビ（Donatella Calabi）がその旗手である。D. カラビは、ヴェネツィア建築大学で初の都市史の専門家であり、市場や、運河や岸、倉庫、商館、税関[43]などの都市機能に注目した都市史を論じた[44]。なかでも、リアルト市場に関して研究された D. カラビと P. モラキエッロによる『リアルト』（1987 年）[45]は、英語やフランス語にも訳されたことから重要な研究と言える。

一方、美術史出身で建築史の専門であり、都市史や社会史にも関心のある E. コンチナは、1990 年に建築大学のなかに「ビザンツ・アラブ・トルコ都市研究センター」を創設し[46]、教育や研究の分野でもイスラームやアラブ都市への関心を高めた。このような動きのなかで、外国人居留地のゲットー地区に注目した『ユダヤ都市―ヴェネツィアのゲットー』（1991 年）[47]が E. コンチナや D. カラビによって出版され、さまざまな民族や宗教も重要な研究対象になっていく[48]。ヴェネツィアとイスラーム世界とのつながりに関する研究として、2000 年に出版された D. ハワードの著書『ヴェニスと東方』が挙げられる。ここでは、ヴェネツィアとイスラーム世界の建築、都市空間に多くの類似点が見られることに注目し、その両者の視覚的特徴などを注意深く比較しながら、東方の進んだ建築と都市の文化がヴェネツィアに大きな影響を与えたことを論じた[49]。

日本では、同じ頃、陣内もアナール派の影響を受ける。社会史研究の分野でアイオニアの役割を果たした『社会史研究』（エディタースクール）に論文「ヴェネツィア庶民の生活空間―16 世紀を中心として」を発表した[50]。これをきっかけに社会史、民俗学、文化人類学などの分野の専門家との交流が生まれ、ヴェネツィアをこれまでとは違った角度から据え直しはじめた。また、東京の研究も都市にアプローチする上で貴重な体験だったと語り、東京がかつて「水の都」であった事実に目を向け比較研究に取り組むようになった。そして、ヴェネツィアの都市空間をハード面とソフト面から捉えた論文[51]をもとに、1991 年のヴェネツィア滞在後、『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』（講談社、1992 年）をまとめた。この書では、交易、市場、広場など 10 個のキーワードをもとにヴェネツィアの都市機能や場所の意味を描き出し、主に社会史・文学史の立場からヴェネツィアの特徴を捉えている。外国人居留地を対象とした研究では、齋藤寛海による「ヴェネツィアの外来者」（歴史学研究会／深沢克己編『港町のトポグラフィ』青木書店、2006 年）も挙げられる。中世後期から近世初期のヴェネツィアを対象に、外国人居留地の場所を示しながら、国際的な港町の特徴を論じている。そして近年、陣内は『イタリア海洋都市の精神』（興亡の世界史第８巻、講談社、2008 年）において、海から都市空間を捉え直し、地中海世界との結びつきのなかで海洋都市ヴェネツィアの論理を解明した。

２．都市の機能に関する研究

海洋都市ヴェネツィアの港湾施設

ヴェネツィア共和国の最も重要な港湾施設であるアルセナーレ（造船所）に関しては、F. C. レーンによる『ヴェニス』（1973年）[52]が刊行された[53]。1930年代からヴェネツィア共和国を研究し続けてきたレーンの集大成とも言える書である。

1980年代になると港町や港湾施設に関心が向き、修復建築家であり歴史家のG. ベッラヴィティスの『ヴェネツィアのアルセナーレ』（1983年）[54]や、E. コンチナによる『ヴェネツィア共和国のアルセナーレ』（1984年）[55]が出版された。E. コンチナの書では、12～19世紀までを対象に、アルセナーレの空間と造船技術の変遷を歴史的に論じている。これら両者の研究では、いずれも図面が豊富に掲載され、空間が図示された。

近年では、アルセナーレの一部が一般に開放され、ビエンナーレなどのイベント会場として活用されている。アルセナーレのプロジェクト関係ではD. アンブラ監修の『アルセナーレの再生』（2004年）[56]で建物の修復状況や建物の所有権が詳細に報告されている。また、この書では、E. コンチナらによってアルセナーレの形成過程の研究も掲載され、文化を発信する工場として歴史を継承しながら新たな息吹が与えられ、ダイナミックに生き返っている様子を伝えている。

そのほかの施設

都市史研究の新たな視点として、職業に着目した研究がある。靴職人、染め物屋、絹織物業、羊毛・木綿・リンネルの織物業、レース編み屋といった代表的な業種ごとに、13世紀から18世紀に至る職人文化の広がりを同業組合の規約書などの史料を展示した「ヴェネツィアのファッション産業」という展覧会が開催された[57]。職業に着目した研究のなかで、水と結びついた産業に関する研究ではE. コンチナによる『近世のヴェネツィア―構造と機能』（1989年）[58]がある。1740年の史料を用いて、染色工場のような産業空間やスクエーロ（造船所）を地図上で示しており、都市の周辺部分に多く分布していることが読み取れる。

また、水都研究の面白い研究の一つとして、ヴェネツィアの水の供給に関する『ヴェネツィアの水』（1984年）[59]がある。著者であるM. コスタンティーニによると、16世紀の初頭には、住民一人当たりの1日の飲料水の供給量は５～６ℓであったという。貴族や上層階級は自分の家の中庭を利用した、専用の貯水槽をもち、充分に水を集められた。さらに14世紀には、屋根に落ちた雨水を集めて貯水槽へと流すための樋のシステムも法律で義務づけられた。貯水槽の出現によってヴェネツィアでは降った雨を一滴残さず集めて飲料水として活用するという考え方が実現していったのである[60]。

貯水槽は現在も広場などの公共空間で目にすることができる。美術史の立場から書かれた『ヴェネツィアの貯水槽』（1981年）[61]は、貯水槽に施された装飾を歴史的に解説している。中庭や住宅内のような私的空間も含め、ヴェネツィアすべての貯水槽を調べ上げた研究が建築史家で修復建築家のG. ジャニギアンによって行われている[62]。その数は6500個所以上に及び、ヴェネツィアに降る雨を全て飲料水に活用しようとしたことがよくわかる。現在、衛生面から貯水槽には蓋がされ、利用されていないが、このシステムを見直そうという考えも生まれている。

３．水の都市ヴェネツィアに関する研究

ウォーターフロントへの関心

長らく、ヴェネツィア本島ではウォーターフロントという概念がなく、都市の中に運河網が入り込んだ水上都市として認識されてきた。そのため、ウォーターフロントという視点からヴェネツィアを取り上げた研究はほとんどなかった。1980年代になり、世界のウォーターフロント・ブームに触発され、ようやくヴェネツィアでも都市と水との関係を考え

る動きが高まってきた。1989 年に設立された「水都国際センター」の活動もその一つである。この機関は、世界の水の都市の再生をめざして、情報の交換、研究を目的としてヴェネツィア市、カ・フォスカリ大学、ヴェネツィア建築大学、新ヴェネツィア事業連合の合同で設立された[63]。創設以来、このセンター長を務めるリニオ・ブルットメッソ（Rinio Bruttomesso）が 2008 年のサラゴサ「水の万博」でプロデュースした「水の都市」のパビリオンの展示で、法政大学エコ地域デザイン研究所も「水の都市」東京の過去・現在・未来を紹介する映像作品を出展し、「水の都市」東京を世界に発信した。

ラグーナにおけるウォーターフロント

1980 年代、世界のウォーターフロント再開発に注目が集まるなか、ヴェネツィアではラグーナに面した場所に関心が寄せられた。この頃、19 世紀後半に開発された島の周辺部の港湾地域やジュデッカの水辺に建設された工場や倉庫の再開発の時期を迎えており、ラグーナに開いたこの場所では、水辺に映し出される景観を意識した再生が求められた。ジュデッカの再開発では、1 階部分にカヴァーナ（船を係留する場所）を設けた新たな集合住宅も建設され、運河と一体となった建築タイプが採用された。実際には、再開発の多くが既存の工場や倉庫を活用し、ニーズに合わせて内部の改修が進められ、オフィスや大学に生まれ変わっている。こうした近代遺産の再評価は 1980 年代に行われはじめた。

1980 年代、近代遺産を転用する取り組みが始まると、工場や倉庫などを収録したカタログ集『産業都市ヴェネツィア』（1980 年）[64] が刊行された。この研究を行った都市計画の専門家 F. マンクーゾは、研究対象の範囲をヴェネト地方まで広げ、『ヴェネトの産業遺産』（1990 年）[65] をまとめた。近年では、テリトーリオ（地域）の概念から河川沿いの産業遺産に注目し、風景論と結びつき、水辺の近代遺産も風景計画の重要な要素の一つとして考える動きがある。

1990 年代後半、19 世紀後半に開発された港湾地域では、再開発プロジェクトが動き出し、港湾局が管轄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られた。プロジェクトに関してはヴェネツィア建築大学の計画案に港湾地域全体計画が紹介されている[66]。港湾計画史に関しては、19 世紀～ 20 世紀初頭に焦点を当てた『ラ・グランデ・ヴェネツィア』（2002 年）[67] で取り上げられた[68]。この著作を監修したヴェネツィア建築大学の近代建築史・都市史の専門家 G. ズッコーニは、本土とヴェネツィア本島の間を「港湾活動や産業の性格を持つ水面」、ヴェネツィア本島とリドとのあいだを「観光の性格を持つ水面」として特徴づけ、その両者をヴェネツィア本島内で共存させ、本質的に関連づける必要性を指摘している。この指摘からラグーナの視点で都市を捉える姿勢が読み取れる。

近年、ウォーターフロントとして関心が高いのは、本土側のマルゲーラ工業地域やフジーナ、飛行場、海岸沿いのリドなどラグーナに面した場所である。ここでは、ヴェネツィア本島との交通の改善も問われており、水上輸送手段だけでなく、地下鉄や路面電車なども検討されている。ウォーターフロントを「景観」として捉えるだけでなく、ラグーナというテリトーリオのなかでのヴェネツィア本島との位置づけが重要であると言える。

近年では、さらに現代を含めた形成史が描かれるようになっている。F. マンクーゾによる『ヴェネツィアと都市』（2009 年）[69] では、ヴェネツィアの都市空間を解読した E. R. トリンカナート、S. ムラトーリ、P. マレットの研究を引用しながら、この水都の形成過程を描き、A. サルヴァドーリによる運河と道からなるインフラの二重構造を用いたヴェネツィアの空間構造についても解説している[70]。同時に、D. カラビや、E. コンチナの研究を参照しながら、港湾機能のある都市施設、リアルトの変遷、アルセナーレの変遷も取り上げ、そのほか、貯水槽の類型化、17 世紀末の渡し舟（トラゲット）の位置を掲載し、これまでの都市史研究をレビューしている。19 世紀以降の研究に関しては、都市の産業化や港湾施設の計画、E. ミオッツィの土木計画にも触れ、さらには、現在再生され蘇りつつあるラグーナの島々や、近代遺産の活用事例も紹介している。これまで、特定の時代に焦点を当てた研究が多かったなかで、共和国時代から現在までの時間軸を通してヴェネツィアを総合的に論じる数少ない著作である。

また、建築史の専門の立場から G. ジャニギアンと P. パヴァニーニによって、ヴェネツィアのコンパクトな都市形成の通史の『ヴェネツィアのなりたち』（2010 年）[71] が出版された。水上での都市と建築の建設の過程を、その誕生から近現代に至るまで学術的な研究成果を踏まえながら、イタリアでは珍しくイラストをふんだんに用いてわかりやすく解説している。一般向けの啓蒙書であるが、専門的な研究成果が随所に散りばめられている。これらのことから、建築史、都市史の分野においても近現代史への関心が向けられつつあり、水と都市や建築の関係に目を向ける動きが見られる。

第３節　ヴェネツィアの都市とラグーナの環境維持と保全

１．運河網の維持に関する研究

土木の視点から

ヴェネツィアの特有な地形を保護し維持してきた土木事業の長い歴史のなかで、1930 年代に活躍した E. ミオッツィは代表的な土木技師の一人である。道路公社の技術長として、トレント自治県などのアルプス地域で絶大な信頼を得ていた。そんななか、ヴェネツィアの道路橋計画を進めるにあたり、E. ミオッツィは 1931 年、ヴェネツィア市土木公共事業局の技術長に任命された。すでに実施されていたローマ広場計画や、新運河掘削計画を軌道修正し、ヴェネツィアは今日見られるような姿に変更された。また、円滑な水上交通を促し、水循環を改善するために、リオ・テラを再度運河に戻す計画案や、下水整備に関する研究など、水環境にも関心を持っていたことがわかる（◆図５）。これら一連の構想案は『歴史のなかのヴェネツィア』の第４巻（1969 年）[72] にまとめられている。しかしながら、水環境が本格的に注目されるのは、1966 年の記録的な水位を観測したアックア・アルタ（冠水）以降になる。

アックア･アルタとは、町が冠水する現象である。ヴェネツィアの地理的特徴により、アフリカ大陸からの季節風（シロッコ）が吹くと、ヴェネツィアに波が押し寄せられやすくなり、さらに潮の干満や気象条件が重なると、アックア・アルタを引き起こしやすくなる。これらの要因に加え、近年その悪化の主因となったのは、地盤沈下と世界的な海水面の上昇である。実際には大潮で多発し、雨が降ると異常な潮位を記録する。標準水位 194cm を観測し悲惨な跡を残した 1966 年のアックア・アルタ後、ヴェネツィアを水没から救済のためのさまざまな活動が展開され、具体的な方策が検討されてきた [73]。

環境の視点から

甚大な被害をもたらした 1966 年のアックア・アルタをきっかけに、水循環に関する研究が進められてきた。しかし、1980 年代になっても浚渫作業が行われない状況が続いていた。運河の流れを助け、アックア・アルタを抑えるために浚渫は必要な作業である。そのような状況のなか、ジャンピエロ・ズッケッタ（Gianpiero Zucchetta）によって、運河の浚渫がいかに重要であるのかを示唆する『ヴェネツィアの小運河』（1985 年）[74] が出版された。この著作では膨大な史料をもとに、主に 18 ～ 20 世紀のヴェネツィア都市内で行われた運河の浚渫事業が論じられた。19、20 世紀のマジストラート・アッレ・アックエ（水を管理する行政機関）の図面史料を多数掲載しており、それだけでも価値が高い。1980 年代、アックア・アルタとは逆の現象で、アックア・バッサという干潮になると運河が干上がってしまう現象が頻繁に起きていた。アックア・バッサになると、物流機能が停止してしまうだけでなく、運河の底にたまった泥の悪臭が街を襲う。この著作では干上がる運河を指摘し、浚渫の重要性を訴えている。また、20 世紀初めのマルゲーラ工業地域の開発がラグーナ内の水の循環を破壊し、その結果 1966 年のアックア・アルタを引き起こしたことや、1980 年代、モーターボートのスクリューによって引き起こされる波動問題という新たな問題も浮上していることを指摘した。著者の G. ズッケッタはヴェネツィア出身で環境省の職員である。土木史的、技術史的側面から進めてきた都市とラグーナの保護の課題に常に取り組んできたヴェネツィアへの強い思いが伝わってくる。

同じ頃、衛生史の立場から、ヴェネツィア共和国時代の浚渫事業を取り上げた『ヴェネツィア、ラグーナから都市』（1985 年）[75] が刊行される。この著作ではいかに浚渫の必要性が問われていたかがよくわかる内容である。

続いて G. ズッケッタは、ヴェネツィアの下水の歴史に関する『ヴェネツィアのための下水設備』（1986 年）[76]、運河を暗渠もしくは埋め立てて陸化していく過程を追った『もう一つのヴェネツィア』（1995 年）[77]、技術史の立場からヴェネツィアの運河を扱った『ヴェネツィアと運河』（1998 年）[78] を刊行した。これらは運河に関して土木史的、技術史的

側面から研究を進めた代表的な書として挙げられる。1990 年代後半にはアックア・アルタ対策としてさまざまなプロジェクトが動き出し、これらの研究がプロジェクトの一助となったのは言うまでもない。そのほか、共和国時代に行われてきた治水事業が、今後の対策にも示唆を与えうると指摘した『アックア・アルタの歴史』（2000 年）[79] や、ヴェネツィアの運河網に架かるすべての橋を研究した、大判の 2 冊組からなる橋の集大成とも言える『橋から橋』（1992 年）[80] がある。このように、G. ズッケッタは 1980 年代からヴェネツィア都市内の運河を中心に歴史的な視点から研究を深めてきた一人である。

2．都市の維持に関する研究

1966 年のアックア・アルタをきっかけに、歴史都市ヴェネツィアを保護する動きに向かった。1980 年代まではその報告書が多く出版され、維持や保護の方法についてさまざまな議論が行われた。一方、建築史の分野では、1980 年代後半から修復関係の書籍が多く出版された。そのような動きのなかで、ヴェネツィアの伝統的な杭も注目された。G. B. ステフィンロンゴ『ヴェネツィア・ラグーナの杭と打ち込み』（1994 年）[81] では、航路標識の杭、船の係留用の杭を紹介し、さらにラグーナの環境についても触れている。この書をまとめた建築家の G. B. ステフィンロンゴは E. R. トリンカナートの助手を務め、建築や都市の再生、維持を専門とし、ラグーナの風景に関する調査研究を行った[82] パイオニア的存在である。

1990 年代、ヴェネツィアの水環境に関する研究が進み、深められるなかで、1997 年ヴェネツィアを救済するべく新たな動きが登場した。ヴェネツィア市がアックア・アルタ対策として本格的に動き出したのである。運河の浚渫作業や町全体の舗装面をかさ上げするというもので、市はこの公共事業をインスラ社（Insula）に委託した[83]。1997 年から 10 年の契約が結ばれ、浚渫作業と同時に護岸整備、下水管の整備、橋の修復、さらには町全体の舗装かさ上げ工事が行われた。この公共事業が進むなかで、次のような書が出版された。

浚渫作業や護岸整備の紹介と運河一つ一つの歴史を掲載した、G. カニャート監修の『小運河都市ヴェネツィア』（1999 年）[84] では、公共事業の紹介のほかに、交通計画の立場から、E. ミオッツィの運河網再編計画を再評価した F. カッレーラの研究も掲載された。複雑な運河網の交通計画を分析しながら、円滑な航行を確保するにはリオ・テラ（陸化された道）を再度運河に戻すことを示唆した。続いて公共事業に関する研究では、技術史からまとめられた『ヴェネツィアの土木』（2001 年）[85] が挙げられ、マルゲーラ工業地域の開発や E. ミオッツィの新運河掘削計画に代表される 19、20 世紀の都市計画に光が当てられた。公共事業の報告においては、1992 年から 10 年間の修復・再生事例が『ヴェネツィアの工事現場』（2002 年）[86] に、1997 年から 10 年間のインスラ社の活動が『ヴェネツィア都市の維持』（2007 年）[87] に掲載された。水都ヴェネツィアを維持し続けるためには常に修繕が必要であることを伝えている。

1997 年からインスラ社によって積極的に修復、再生が進むなかで、都市史の分野からも都市の保護、維持に関する研究が論じられるようになる。近世の建築史、都市史の専門家によって『都市をつくる―近世ヴェネツィアにおける都市の保護と維持』（2006 年）[88] が出版された。共和国時代のヴェネツィアの保護と維持に関する研究が掲載されており、都市を維持するための治水に関する行政史料の分析や、浚渫の歴史を論じるところに近年の新しい動きが見られる。



図 5　1939 年　エウジェニオ・ミオッツィによる下水道計画
Eugenio Miozzi, *Venezia nei secoli : Il salvamento*, vol. 4, Venezia : Casa editrice Libeccio, 1969, pp.256-237.

３．ラグーナの維持に関する研究

ラグーナの水の管理に関する研究

次に、ラグーナ環境の維持、管理に関する一連の研究の流れを見ていく。

ヴェネツィア共和国時代、その領土における河川や運河、ラグーナといった水に関する管理を専門の行政機関が担当していた。水源のある山からラグーナまで、地域ごとの固有性にもとづいて水の管理を担う体制が存在したのである。しかし、ヴェネツィア共和国が崩壊し、イタリアという一元的な体制のもとに置かれると、ヴェネツィア本来の固有性は軽視され、近代的な発展に移行した。経済発展を重視した大規模開発が行われ、ラグーナには工場や倉庫を建設するための広大な埋め立てが行われた。さらには、アドリア海と工業地帯とを結ぶ船舶用の大規模な運河の掘削も行われ、水質汚染や潮流の変化によってラグーナ環境は大きく変わり、その結果として 1966 年に脅威のアックア・アルタを迎えるに至った。一週間近くも浸水が続き、多くの美術品や建物に影響を及ぼし、悲惨な爪跡を残したこの災害をきっかけに、環境を軽視し、近代化の発展に重点を置いてきたそれまでのあり方を反省し、水都ヴェネツィアの維持・再生に向けたさまざまな活動が開始された。近年では、ヴェネツィアをラグーナの一要素と捉え、ラグーナ全体の再生をめざす考え方へとつながった。

ラグーナの水に関する詳細な史料は 14 世紀までさかのぼることができ、治水事業に関するさまざまな委員会が設置されていたことが知られている [89]。1501 年、「水利行政局」が設置され、これが現在水を管理している行政機関マジストラート・アッレ・アックエ（Magistrato alle Acque）の始まりである。水利行政局は都市をとりまくラグーナとの関係において、都市の保全、利益、安全、便宜に関するあらゆる事柄を監視することを任務とした [90]。現在のマジストラート・アッレ・アックエは公共事業省（現在の国土交通省、Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti）のもと、1907 年に再構成された機関である。

ラグーナの水の管理に関する研究では、まず、ヴェネツィア共和国の水利学者の一人であるマルコ・コルナーロ（1421 ～ 1464 年）の著作を活字にした『ラグーナに関する記録』（1919 年）[91] が挙げられる。ここから 15 世紀のラグーナとその周辺の諸問題をうかがい知ることができる。20 世紀初めは、広大なマルゲーラ工業地域の開発によりラグーナの埋め立てが行われていた時期であり、近代化を推し進める国の事業に対して、ラグーナ環境の見直しを働きかけたと推察される。『ラグーナに関する記録』のシリーズとして、1557 年のラグーナの水路が描き込まれた計画図で有名な、16 世紀の水利学者、クリストフォロ・サッバディーノ（1489 ～没年不詳）に関する研究も出版された [92]。

そして、ラグーナの水環境に関心が高まる 1980 年代、水力学 [93] や自然科学技術史 [94] の専門家の監修のもと、M. コルナーロや C. サッバディーノによる『ラグーナに関する記録』が再版され、ヴェネツィア共和国の水の管理行政に再度目が向けられた。この一連の動きのなかで、建築史家のマンフレード・タフーリ（Manfredo Tafuri）は早い段階にヴェネツィア共和国の治水事業を再評価し、M. コルナーロが積極的な開墾と農業経済の拡張を主張したのに対し、C. サッバディーノは本土側における水利バランスを監視するラグーナの保守という立場をとったという都市計画の対立を論じた [95]。この興味深い見解は 1981 年に日本での講演で初めて紹介され [96]、1985 年に単著の『ヴェネツィアとルネサンス』[97] のなかで詳細に論じられた。総じて、ラグーナの自然環境を再生しバランスを取り戻す必要性を論じる研究が進むなかで、このようなヴェネツィア共和国時代の水利学に関する研究に関心が向けられたことが興味深い [98]。

自然環境の変遷については、『川と海のあいだのラグーナ』（1982 年）[99] が挙げられる。ラグーナの形態の変化を描き、20 世紀初頭に行われたラグーナの埋め立てや運河の掘削による大規模開発への反省と自然環境の回復の必要性を示唆している。『ヴェネツィア・ラグーナの形態史』（1988 年）[100] では、14 ～ 20 世紀に行われた、本土からラグーナへ注ぎ込む河川の付け替え工事の変遷と、ラグーナの埋め立ての変遷が図示された。共和国時代には、ラグーナ環境を守るために本土、ラグーナ、アドリア海を含めた広範囲な視野で治水事業を行っていたことがわかる。

また、P. ベヴィラックアは『ヴェネツィアと水―環境と人間の歴史』（1995 年）[101] において、ヴェネツィア共和国がラグーナの環境を保全するためにいかに対策をとってきたかを述べ、共和国崩壊後、その維持を怠ってきたことを指摘した。さらに 20 世紀に入り、経済向上を中心に置いた都市開発がラグーナ環境の破壊につながったことに言及している。この著作は３度再版されたが、第２版が出版された頃はちょうど、ヴェネツィアを救済する措置として、モーゼ（MO.S.E.）計画を推進するかどうかについてイタリア全体で議論が沸騰していた時期であった。著者はモーゼ計画に対して決定的な評価は下していないが、共和国時代の取り組みが今後のラグーナ環境を考える上で示唆を与えると指摘している。この書は、

ヴェネツィアのラグーナ研究にとっての必読書と言える。

そして、次の段階で 20 世紀の水の管理に関する研究が登場する。ちょうど水利行政局が誕生した 500 年後に『マジストラート・アッレ・アックエ』（2001 年）[102] がまとめられた。これは前途の 1980 年代後半に M. コルナーロと C. サッバディーノに関する研究を再版した監修者である。共和国時代の事業に加えて、1907 年の再構後から 2001 年までの事業や法律も取り上げられた。これまで共和国時代を中心とした研究が多かったなかで、20 世紀の事業に注目した新しい動きである。同年、設立 500 周年を記念して、水の行政に関する会議が開かれ [103]、発表された研究は『水の行政』（2008 年）[104] に掲載された。ここでは、近代建築史の立場からオーストリア時代の水を管理する行政の研究 [105] や、土木史の視点から 20 世紀の事業を振り返る研究 [106] も発表されており、近現代史にも目が向きはじめたことがわかる。

マジストラート・アッレ・アックエの事業　　モーゼ計画と自然環境保護・再生

ラグーナの公共事業では、マジストラート・アッレ・アックエの下に置かれている新ヴェネツィア事業連合（Consorzio Venezia Nuova）に委託されている。その代表的な事業にモーゼ計画という最も大がかりな計画がある。これは、ラグーナと海をつなぐリド、マラモッコ、キオッジャの潮流口に可動式水門を設置し、アックア・アルタからラグーナ全体を守るというもので、1970 年代初めから検討されてきた。この計画をめぐっては環境面から反対する声が大きく、自然環境系から数多くの研究書が出版された。ヴェネツィア市も長いあいだモーゼ計画を反対する立場をとっていたが、近年のたび重なるアックア・アルタの対策として、現在は計画を進めざるをえない状況となり、工事もだいぶ進んでいる。

新ヴェネツィア事業連合の取り組みでは、人工的にラグーナの自然環境を回復させるという、注目すべき事業もある。近代の開発によって失われた、バレーナという葦が生え湿地の自然地形が広がる不安定な土地を増やす計画が行われているのである [107]。

自然環境の関心が高まるなかで、これまでに行われたラグーナ環境に関する研究は『ラグーナ図集』（2006 年）[108] に集大成され、地理領域、生物領域、人間領域、保護領域、総合分析で構成されている（◆図 6）。それぞれの研究がわかりやすくカラーの図表で説明され、ラグーナの生態系の全体像を示す図集として高く評価できる。ラグーナ周辺の本土やアドリア海についての研究も掲載され、また、総合分析の項目では、自然環境的視点からラグーナの風景を論ずるなど、ラグーナ環境を広範囲な視点で捉えていることも注目される。さらに、ヴェネツィア本島内の貯水槽を取り上げ、環境の面からそのシステムを再評価していることがわかる。

このように、ラグーナの保護や維持に関する研究は、1966 年のアックア・アルタをきっかけに自然環境への問題意識が高まり、ラグーナ周辺の本土やアドリア海も含めたテリトリーの研究が深まっていくのである。さらに植物学の分野では、対象エリアを広げ、北アドリア海沿岸の植物風景の維持に関心が向けられている [109]。

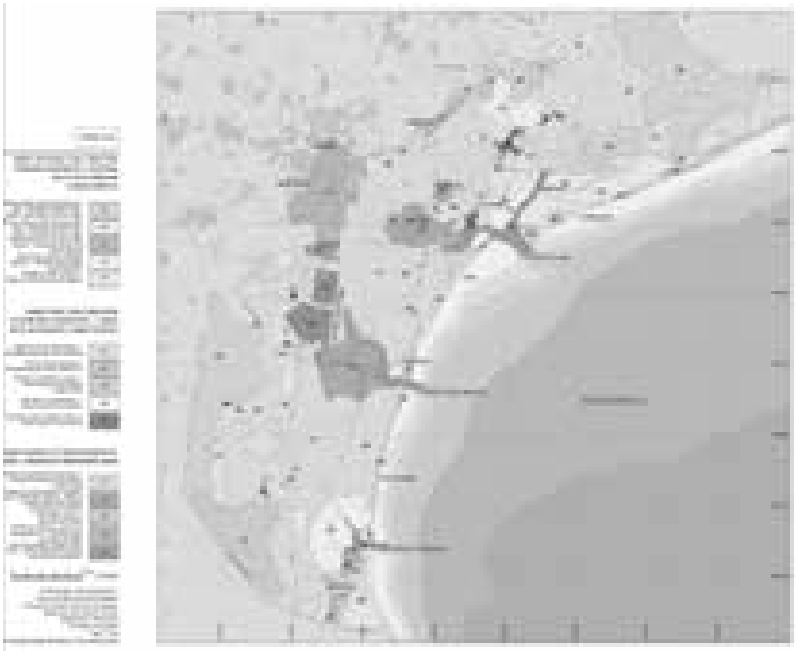


図 6　主な特徴を示した自然環境

この書籍はラグーナおよびその周辺を対象とし、それぞれの研究が全カラーで図示されている。
Stefano Guerzoni, Davide Tagliapietra (a cura di), *Atlante della laguna : Venezia tra terra e mare*, Venezia : Marsilio Editori, 2006, tavola92.

第４節　ラグーナに関する研究　　ラグーナに浮かぶ島々

ラグーナに関しては、自然環境の維持や再生方法の研究が進むなか、歴史的環境への関心も高まっていく。水路網の入り組むラグーナは、歴史的に敵船の侵入を防ぐ天然要塞として機能し、アドリア海が外、ラグーナが内という意識があった。同時に、農村や漁村が存在することから、ラグーナは都市の内であり、外である両義性を持っていた。また、ラグーナの島々には都市にとって不都合な施設を受け入れる傾向も見られ[110]、ヴェネツィアの後背地としての役割を担ってきた。ここでは、ラグーナの島々に焦点を当てながら研究の流れを見ていく。

ラグーナの風景はたびたび描写されてきた。19 世紀末に書かれた『ラグーナの生活』（1900 年）[111] では、ラグーナの地形、自然、歴史の説明から始まり、ゴンドラやトラゲット、アックア・アルタの話が紹介され、手漕ぎ舟競争（レガッタ）や海水浴の話題も盛り込まれ、水と共生する人々の生活風景が描き出された。ラグーナらしい風景として、帆船や杭の重要性についても触れられている。

ラグーナ内で特有の文化を育ててきたムラーノ、ブラーノ、トルチェッロといった島々には常に関心が向けられてきた。一方、人の住まないような小さな島々も注目され、ラグーナそのものへの関心が高まったのは、1966 年のアックア・アルタ以後である。1970 年にラグーナに関する絵画や古地図、古写真の展示会が開催された[112]。1975 年にはヴェネツィア本島を運河ごとに案内した著者の G. ピアモンテによって、ラグーナの島々の歴史を描いた『海岸と島々』[113] が出版され、サンテラズモとトレポルティの間に位置するクレヴァンのような小さな島も取り上げられた。歴史的価値を再評価する動きが見て取れる。しかし、実際には 1970 年代は廃墟のまま放置された島が多かった。廃屋と森のように生い茂る木々がその荒れ果てた寂しげな島々の現状写真が『ラグーナの廃墟の島々』（1978 年）[114] に掲載された。この図集では、一つ一つの島の歴史が記述され、かつての機能を紹介している。歴史的価値を見出そうとする動きの一つで、ラグーナの島々に光を当てるきっかけとなった。そして 30 年後の 2008 年の再版では、再生しつつある島の写真が加えられ、島々とその役割に再度関心が向けられている。

このように、ラグーナへの関心が高まり、各分野で研究が進められるなか、ラグーナを自然環境、地理、歴史の視点から捉えた『ヴェネツィア・ラグーナ』（1995 年）[115] がまとめられた（◆図７）。エコシステム、資源と職業、テリトーリオ（地域）の三つの項目で構成されており、エコシステムでは、ラグーナにおける生物多様性が紹介されただけでなく、16 世紀の史料によってラグーナ環境が歴史的に捉え直された。さらに、「繊細な有機体」と題して、ラグーナを生き物のように扱いながら、同時に、ラグーナの形成史を論じている。次の資源と仕事の項目では、ラグーナ環境の上に育まれた伝統的な職業が紹介され、個性的な営みが特有の風景を作り出していることを明らかにしている。そして最後にテリトーリオ（地域）として、ラグーナの島々を歴史的に再評価するだけでなく、近代化の過程で鉄道橋や道路橋とつながったメストレとの関係、工業地域のマルゲーラ港、アドリア海側のリドの海岸など 19 世紀以降に開発されたラグーナ周辺もラグーナのテリトリーとして論じている。

現在、島々の再生が進んでいる。サン・クレメンテは日常から切り離された島という立地が最大限に活かされ、2003 年にはリゾート用の五つ星の超高級ホテルが登場した。また、サン・セルヴォロはヴェネツィア県に管理され、国際会議場や宿泊施設、ヴェニス国際大学として利用されるなど、どの島も積極的な活用が見られる。

ラグーナに関するそのほかの研究では、1980 年代、伝統的な職業の価値づけが行われるなかで、漁業に関する報告も次々となされている。漁業の視点から水質汚染による漁場の減少を指摘した『漁師物語』（1993 年）[116] では、かつてラグーナ内で行われていた伝統的な漁業を紹介し、漁場の豊かさを伝えている。最近では、一般向けの雑誌にもラグーナの特集が組まれている[117]。ラグーナ特有の風景である養殖場や仕掛け網の現在の写真も掲載され、ラグーナ環境のなかで生まれた現役の漁師が紹介されている。また、それらを支えてきた伝統的な舟と船を作る職人も紹介され、総合的にラグーナの魅力を発信している。

第5節　ヴェネト地方に関する研究

ヴェネツィアの背後の本土側に広がるヴェネトは、ヴェネツィア共和国が支配した領地にあたり、パドヴァやトレヴィーゾ、ヴェローナなど文化的にも経済的にも豊かな都市が多い。また、それぞれの都市において歴史的な研究が蓄積されている。1970年代、イタリアではチェントロ・ストリコ（歴史地区）の保存・再生が進み、1980年代にはさらにその周辺に目が向けられるようになる。ヴェネトでも、1980年代、都市の周辺に広がる田園風景に関心が向けられ、テリトーリオ（地域）やパエザッジョ（風景）の視点が生まれてくる[118]。

都市史の立場からヴェネトの都市に注目した『ヴェネトの歴史地区』（1979年）[119]がまとめられた（◆図8）。ヴェネトの地域をさらに分け、それぞれに分布するいくつもの歴史地区の形成史が紹介された。歴史地区に焦点が当てられてはいるが、その記述を通して地域の特徴を描き出すというテリトーリオ的な考え方がすでにここに見てとれる。

同じ頃、河川の流域を一つのテリトーリオとして考える研究も登場する。ブレンタ川や、シーレ川において、早い段階から古地図、絵画、古写真の史料を活用した河川や運河の形成史がまとめられた。ここでは、ヴィッラ（別荘）のようなモニュメント的なものから水車のような小さいものまで注目しながら水辺の特徴が描き出された。

ヴェネト地方のヴィッラはヴェネツィア貴族によって16〜18世紀に建設された。そこには、15世紀末、ポルトガルの新航路が発見されると、これまで東方貿易で財をなしていたヴェネツィアは大きな打撃を受け、貴族たちはそれに変わる経済効果を狙って、安定した本土での土地経営の投資へと転換させたという歴史的背景がある。河川や運河を整備する一方、農地の開墾と湿地の開拓・改良を進めて、農業生産力を高めた[120]。ヴェネト地方にはこうしてできあがった農地とヴィッラの点在する風景が現在も広がっている。

ヴィッラの研究については、パラーディオに関する建築史の研究の蓄積があり、日本でも紹介されている[121]。ヴィッラが風景の一つとして取り上げられるようになったのは、イタリア全体で歴史地区から田園に関心が向きはじめる時期と重なる。18世紀に描かれた風景画を収録した『ヴェネトのヴィッラ、庭、風景』（1979年）[122]には、河川から見たヴィッラの風景画が多数ある。いまでもこの風景画と同じような景色をブレンタ川の遊覧船で体験することができ、ヴィッラの正面が運河に向けられていることがよくわかる。

また、パエザッジョへの関心も高まり、河川風景や田園風景の写真集が多く出版された。シーレ川の風景集[123]や、ヴェネト地方の農村風景や伝統と暮らしを紹介した『農民の世界』（1982年）[124]が出版される。後者は2009年に再版され、いま、ふたたび農風景が注目を浴びている。また、『ヴェネトの風景』（1984年）[125]では、自然河川、田園を走る運河、漁場などを取り上げた「水の風景（il paesaggio delle acque）」という項目があり、ヴェネト地方の風景として「水」が一つのキーワードになっていることがよくわかる。とりわけシーレ川の風景においては、1987年にトレヴィーゾで創設された、ベネットン研究所（Fondazione Benetton Studi Ricerche）によって自然環境の視点から研究が行われている。河川や運河に関する研究報告会がたびたび開催され、出版物も多い。歴史的研究では、シーレ川に沿った小さな町を研究対象にしたもの[126]も登場し、歴史学の視点からも水の都市がキーワードとしてあがっている。また早い時期に、歴史と環境の視点から河川の歴史を描いたC. パヴァンによる『シーレ川』（1989年）[127]がある（◆図9）。著者はもともと船頭だったことから、いち早くシーレ川の魅力に気づいていたに違いない。

このように、1980年代、田園風景に関心が向けられ、テリトーリオ（地域）やパエザッジョ（風景）の視点が生まれてくると、そこに歴史的価値を見出そうとする動きに加わり、「文化的景観」という概念が登場した。1992年、ユネスコの世界遺産委員会で「世界遺産条約履行のための作業指針」のなかに、文化的景観の概念が盛り込まれたのである。

このような流れを受け、ヴェネトではますます河川や運河への関心が高まり、研究も蓄積される。1990年代後半には、これまでの研究を集大成する書籍が次々に出版された。代表的なものでは、ラグーナのテリトーリオを分析した『ヴェネツィア・ラグーナ』[128]の監修者によって出版された『シーレ川』（1998年）[129]が挙げられる（◆図10）。ラグーナ研究の次の段階として、その背後に広がる本土を対象にしたことがわかる。この書では、シーレ川を自然環境、地理学、歴史学の視点から捉え、総合的な研究が行われた。後に同じ視点からガルダ湖やブレンタ川など、湖や河川ごとに出版された（◆図11、12）。ヴェネト地域にとって河川のような水辺が環境的、歴史的、文化的に重要な要素であることを総合的に

示す唯一の書である。

シーレ川においては、面白い試みも行われている。1999 年、小学生向けに穴埋め問題や色塗りを楽しみながらシーレ川に関する歴史や文化に触れることができる『シーレ川の遊び』[130] が出版された。最近では、ガイドブックでも河川の魅力を伝えている。観光ガイドの『パドヴァからエウガネイ丘陵の水辺へ行こう』（2002 年）[131] では、閘門の図面や運河の古写真を掲載しながら、パドヴァからエウガネイ丘陵までの河川や運河沿いを自転車で巡るコースが紹介されている。また、シーレ川沿いもサイクリング・コースになっており、貸自転車のサービスが充実している。このように、現在では河川の再評価も高まり、実際に触れる機会も多くなっている。そして、もう一つ紹介したい動きがある。ヴェネトにはワインをはじめ美味しい食材も多く、地域ごとに特徴的な料理がある。『ヴェネトのガストロナウタ』（2010 年）[132] では、小さな田舎町や農場の歴史や特徴を示しながら料理を紹介している。美しい風景は美味しい食事を育んでいるという、料理の面からも風景を意識する新たな傾向が登場している [133]。



図７　『ヴェネツィア・ラグーナ』の表紙
Giovanni Caniato, Eugenio Turri, Michele Zanetti (a cura di), *La Laguna di Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1995.

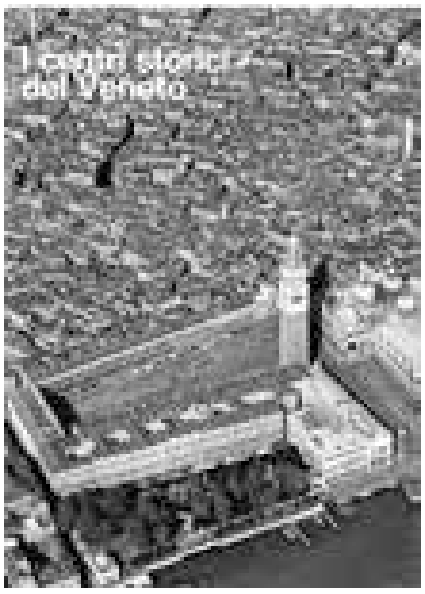


図８　『ヴェネトの歴史地区』の表紙
Franco Mancuso, Alberto Mioni (a cura di), *I centri storici del Veneto*, Milano : Silvana, 1979.



図９　『シーレ川』の表紙
Camillo Pavan, *Sile : alla scoperta del fiume, immagini, storia, itinerari*, Treviso : Camillo Pavan, 1989.

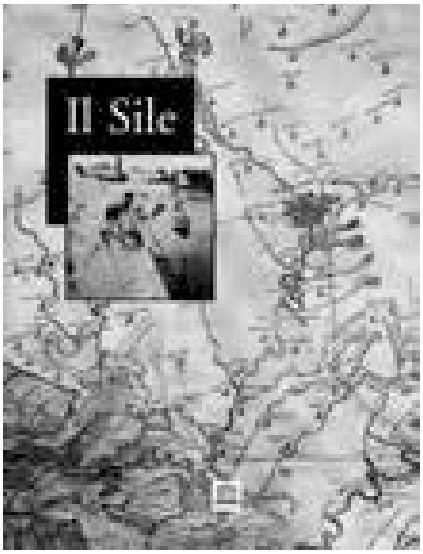


図 10　『シーレ川』の表紙
Giovanni Caniato, Aldino Bondesan, Francesco Vallerani, Michele Zanetti (a cura di), *Il Sile*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1998.

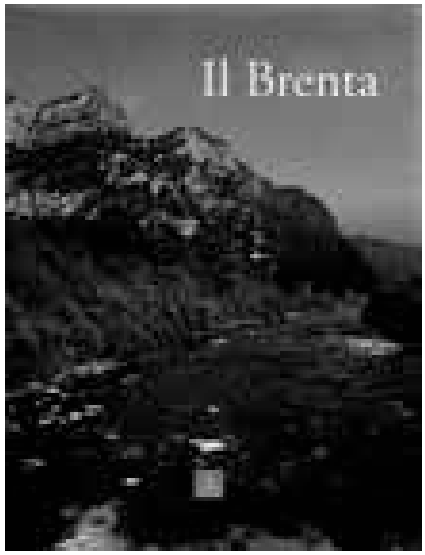


図 11　『ブレンタ川』の表紙
Giovanni Caniato, Aldino Bodesan, Danilo Gasparini, Francesco Vallerani, Michele Zanetti (a cura di), *Il Brenta*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2003.

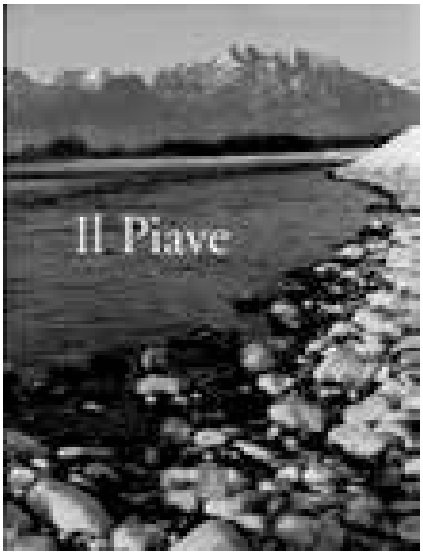


図 12　『ピアーヴェ川』の表紙
Giovanni Caniato, Aldino Bodesan, Francesco Vallerani, Michele Zanetti (a cura di), *Il Piave*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2004.

第６節　舟運に関する研究

近年、テリトーリオの視点から、ヴェネツィアとほかの都市との関係性を歴史的に捉えようとする動きがある。その一つに舟運ネットワークに関する研究が登場しはじめた。そもそも、ヴェネツィアは周辺地域から物資の供給を受けながら発展してきた歴史があり、舟運によってさまざまな地域と結ばれていたのである。

内陸河川の再評価は 19 世紀にも見受けられた。ヴェネツィアでは、19 世紀初期の蒸気船登場により積載量は増え、工業の発展とともに経済が向上し、19 世紀末は舟運が最も活発な時期であった。その一方で、19 世紀後半に、ミラノ―ヴェネツィア間に鉄道が整備された。20 世紀にはいると、本土側のマルゲーラで新港湾計画の議論が繰り広げられ、マルゲーラ港と内陸の都市とを鉄道で結び、鉄道輸送にシフトする計画図が進められた。そのような状況のなかで、ミラノ―ヴェネツィア間の内陸運河の経済的な価値を再評価する報告書がまとめられた。『ミラノ・ヴェネツィア間の内陸舟運の経済価値』（1903 年）[134] は経済学の視点から都市内交通の見直しを図ったもので、1901 年までの資料をもとに、ヴェネツィアからミラノを結ぶ運河の距離と積載量が記録され、イタリア共和国統一前の 1843 ～ 1863 年の推移も考察された。また、『もう一つのイタリアにおける内陸舟運』（1907 年）[135] は物資輸送としてこれまで河川を使っていたことへの再評価を求める書で、内陸の舟運を再評価する動きが読み取れる。付録の主要な舟運の航路図から、当時の舟運の様子を把握することが可能である。その後、ふたたび内陸の舟運に関心が寄せられるのは 1980 年代後半になる。

伝統的な舟への注目

船舶に関する研究は、伝統的な舟が注目された 1980 年代から本格的に行われた。1960 年初め、個人用の舟にもモーターエンジン化が爆発的に起こると、便利になる一方で、運河に直接建つ建造物や護岸へのスクリューによる波の影響が懸念されるようになった。これによって 1970 年代には手漕ぎ舟を見直す動きが強まり、1975 年、ヴォガロンガという、手漕ぎ舟であれば海外からも参加できる市民マラソンのようなイベントが始まった。

このような動きのなかで、伝統的な舟に関する研究が行われた。『ゴンドラとゴンドリエーレ』（1970 年）[136] では、ヴェネツィアの誕生とゴンドラの誕生の歴史、船頭の歴史や歌が紹介され、ヴェネツィアの伝統的なゴンドラの文化が描かれた [137]。続いて、ラグーナ内で使用されてきた漁船や輸送船など、船舶の種類や構造に関心が向けられた『ヴェネト・ラグーナの舟』（1980 年）[138] が出版された。海洋型船舶に関しては、歴史家の F. C. レーンによる『ヴェネツィアの船』（1983 年）[139] で、ヴェネツィア共和国時代の、主に 13 ～ 16 世紀が研究された。日本では、共和国時代に活躍した商船に着目した研究として、ガレー船やゴク船などの船舶を通して貿易の歴史を論じた、齋藤寛海「ヴェネツィアの貿易構造」『イタリア学会誌』（30 号、1981 年、pp.122-148）や、法制史の立場からガレー船に着目した、鈴木徳郎「ガレー商船制度の放棄と 1514 年法」『イタリア学会誌』（43 号、1993 年、pp.104-127）が挙げられる。

また、舟の構造に関する研究が、G. ペンツォによって深められた。伝統的な舟の作り方を正確に再現した模型を作る職人で、海洋博物館に納められている舟の模型も彼の仕事の一つである。G. ペンツォの著作はいずれも舟の構造について書いており [140]、近年では水上バスも取り上げ、『ヴァポレット（蒸気船）』（2004 年）[141] を刊行した。これまでに造られたヴァポレットの構造が紹介されている。近代に登場した要素も水の都市の研究対象の一つなった表われである。

ヴァポレットの研究では、交通史の立場から水上バスが登場する以前から現代までの歴史を描いた唯一の研究書『都市内の船』（1988 年）[142] が挙げられる（◆図 13）。F. オリアリよる研究では、これまでの船構造の研究とは違い、水上バスの運営の歴史を中心に置きながら、水上バスに影響したトラゲット、鉄道、トラムについても触れられた。また、規則、時刻表、切符、広告などの史料や写真を用いており、当時の様子を丁寧に伝えている。しかし、図版の典拠が記載されていないのが残念である。さらに、航路を示した地図がほとんど掲載されていないため、実際にどのような経由で運航されていたのか不明な部分が多い。

また、都市史分野で共和国時代の港湾施設や外国人居留地に関する研究が行われ、都市の機能が浮かび上がってくると、

それらの場所を結んでいた交通網に関する研究も登場する。グリエルモ・ザネッリによる『ヴェネツィアのトラゲット』（1997 年）[143] では、1697 年のコロネッリの地図に記載されているトラゲットの位置が復元された（◆図 14）。それまでの船の構造に焦点を置いた研究とは異なり、古文館の史料を用いて、空間的にトラゲットの場所を示している点が新しく、トラゲットに焦点を置いた唯一の研究である。

1990 年代から現在まで

次の段階では、本土からヴェネツィアへ輸送される物資の航路に注目した研究が登場する。まず、実際に物資輸送を行っていた経験を記録している M. A. コルテラッツォの『運河と運搬船』（1981 年）[144] と C. パヴァンの『シーレ川』（1989 年）[145] が挙げられる。船で運送業をしていた著者自身が運河や河川を活用していた時代の様子を記録し、その価値を伝えている。前者は河川航行博物館（Museo della Navigazione fluviale）を開いており、著者自身が使用していた道具、写真、実際のルートなどが示された地図などの史料を展示している。

この動きと同様に、ピアーヴェ川でも 1982 年、伝統的な木材の輸送を紹介する展示会が実現し、伝統的な道具、史料や古写真が展示され、2004 年にピアーヴェ川筏師民族博物館（Museo etnografico delgi zattieri del Piave）を設立する動きとなった。歴史的研究では G. カニャート監修の『ドロミテからヴェネツィアの川の道』（1993 年）[146] が注目される（◆図 15）。ドロミテの山からヴェネツィアまで木材輸送に関わる町や施設を取り上げ、ピアーヴェ川地域の特徴を描き出し、河川を活発に使っていた共和国から 20 世紀初頭までの歴史を読み起こしている。そのほか、鉄の輸送を扱った研究 [147] も行われている。

このように、1980 年代の伝統的な船舶が単体で扱われてきた研究に始まり、1990 年代には物資の輸送ルートに関する研究へと広がっている。河川や運河が歴史的、地域的な研究対象として捉えられるなかで、舟運に関する研究では点から線へと拡大してきていることがわかる。今後は、一つ一つの輸送ルートや特徴を把握しながら、ヴェネツィアとその周辺の都市とがどのような関係でつながっていたのか総合的に見ていく必要がある。研究領域を広げ、面的な舟運ネットワークを描き出すことで、新たなテリトーリオの特徴や価値を見出すことができるであろう。

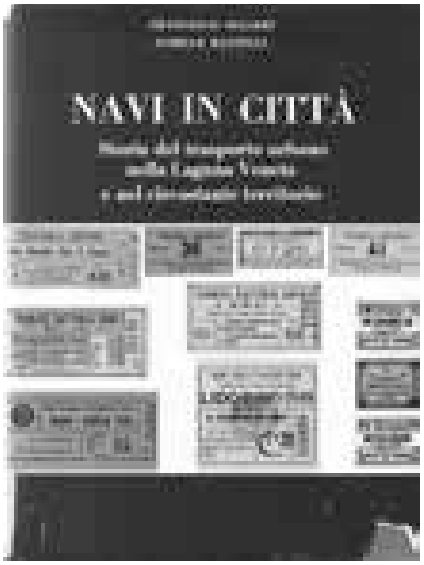


図 13 『都市内の船』の表紙
Francesco Ogliari, Achille Rastelli, *Navi in città : storia del trasporto urbano nella Laguna veneta e nel circostante territorio*, Milano : Cavallotti, 1988.

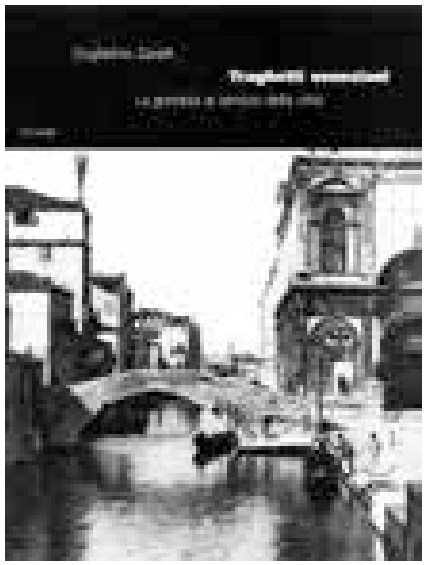


図 14 『ヴェネツィアのトラゲット』の表紙
Guglielmo Zanelli, *Traghetti veneziani : La gondola al servizio della città*, Venezia : Il cardo, 1997.



図 15 『ドロミテからヴェネツィアの川の道』の表紙
Giovanni Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle Dolomiti a Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1993.

小結

本章では、主にイタリアと日本で出版された書籍や発表された論文を取り上げ、水都ヴェネツィアに関する建築史、都市史の研究動向の紹介を行った。水都としてよく知られているヴェネツィアであるが、水の視点から都市を捉える研究は、1980 年代から大きく展開したと言える。

都市史研究において水都を再認識するきっかけは、日常生活や社会関係、人間関係など社会史を研究するアナール派の影響を受け、港町の研究に関心がもたれるようになったことにある。そして、海洋都市や交易都市として空間を据え直すようになり、社会・文化の特徴を探る研究が発展したのである。

また、水都として再認識されるもう一つの重要なきっかけは、記録的な潮位を観測した 1966 年のアックア・アルタであった。このときを境にヴェネツィアは大きく変化した。それまでの経済活動を重視した大規模開発のあり方を反省し、ラグーナの自然環境を見直しはじめた。これは、歴史地区からその周辺の自然環境に目が向けられるイタリア全体の動きより少し早い動きであった。土木史や自然環境の立場から、ラグーナの維持や保護に関する研究が行われるのと並行して、建築史・都市史の分野からもヴェネツィア共和国時代の治水事業が再評価されるようになった。こうしたラグーナの再生をめざす動きのなかで、ラグーナのテリトーリオ（地域）やパエザッジョ（風景）が重要視されるようになり、歴史的な価値を見いだす動きに発展していった。そこには、文化的景観という概念も盛り込まれ、さまざまな研究分野が総合的にラグーナを捉えはじめたのである。この動きは近年、ラグーナからさらにヴェネト地方やアドリア海沿岸まで広がっている。

そして 1990 年代、水辺に 19 世紀以降に建設された工場や倉庫などの産業施設が再開発の時期を迎えると、建築家や都市計画家の立場からこうした産業遺産としての建造物にも関心が寄せられるようになった。近年では、テリトーリオやパエザッジョの視点と結びつき、河川沿いの工場や倉庫も価値ある風景の一つとして捉える動きも見られ、19 世紀以降の建築や都市計画を水の側から考察することも、より意味を持つようになっている。さらに歴史学の分野からヴェネツィアと本土の後背地との舟運ネットワークに関する研究も登場し、テリトーリオの視点がますます注目されていることがわかる。

最後に、さまざまな要素を含む都市と地域の構造をより深く描くためには、本章では言及しきれていない地理学、環境史や法制史などの分野の研究成果も包括しながら、総合的に水都ヴェネツィア研究を進める必要があることも付け加えておきたい。

はじめに

１．本章は、ヴェネツィアの水都の視点からの研究に関する動向を整理し、分析・考察した次の論文にもとづくものである。樋渡彩「水都ヴェネツィア研究史」『水都学Ⅰ』陣内秀信、高村雅彦編、法政大学出版局、2013 年、pp.95-135。

第１節　ヴェネツィアの建築史・都市史

２．Egle Renata Trincanato, *Venezia Minore*, Milano : Edizioni del Milione, 1948. 2007 年には E. R. トリンカナート生誕百周年記念としてシンポジウムやオリジナル図面の展覧会が開催され、研究の再評価が行われた。また E. R. トリンカナートの親族らによって Venezia Minore が再版された（Corrado Balistreri Trincanato, Emiliano Balistreri, Dario Zanverdiani (a cura di), *Venezia minore*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2008）。

３．陣内秀信『イタリア都市再生の論理』鹿島出版会、1978 年、p.156。

４．Eugenio Miozzi, *Venezia nei secoli : La città*, vol. 1, Venezia : Casa editrice Libeccio, 1957.

５．陣内『イタリア都市再生の論理』、前掲、p.27。

６．ティポロジア（類型的研究）とは、対象となる単体の構造を比較分類し、相互の関係から類型（tipo）を抽出して、その成立について研究することである。都市が相手の場合、建築が単体を構成するから建築類型（tipo edilizio）が抽出される。この建築類型の成立、変化を解明するのが建築類型学（tipologia edilizia）であり、ティポロジアと略して使われることも多い。陣内秀信『都市を読む＊イタリア』法政大学出版局、1988 年、p.26。

７．陣内『都市を読む＊イタリア』、前掲、p. ３。

８．Saverio Muratori, *Studi per una operante storia urbana di Venezia*, Roma : Istituto poligrafico dello Stato, 1960.

９．陣内『イタリア都市再生の論理』、前掲、p.29。

10. Paolo Maretto, *L'edilizia gotica veneziana*, Roma : Istituto poligrafico dello Stato, 1960.

11. 陣内『イタリア都市再生の論理』、前掲、p.46。

12. Egle Renata Trincanato, "Venezia nella storia urbana", *urbanistica*, n.52, 1968, pp.7-69; Egle Renata Trincanato, "Sintesi strutturale di Venezia storica"*, ibid.*, pp.70-80.

13. Egle Renata Trincanato, *Venise au fil du temps : atlas historique d'urbanisme et d'architecture*, Paris : Joël Cuénot, 1971.

14. Giocondo Cassini, *Piante e vedute prospettiche di Venezia : 1479-1855*, Venezia : Stamperia di Venezia, 1971.

15. 陣内秀信『ヴェネツィア―都市のコンテクストを読む』鹿島出版会、1986 年、pp.19-88。

16. Paolo Maretto, *La casa veneziana nella storia della città : dalle origini all'ottocento*, Venezia : Marsilio Editori, 1986.

17. Giuseppe Cristinelli, *Cannaregio : un sestiere di Venezia : la forma urbana, l'assetto edilizio, le architetture*, Roma : Officina, 1987.

18. Renzo Ravagnan, *Le case la città : L'attività edilizia a Chioggia tra ottocento e novecento*, Sottomarina : Il leggio, 1991.

19. Giorgio Gianighian, Paola Pavanini (a cura di), *Dietro i palazzi : tre secoli di architettura minore a Venezia : 1492-1803*, Venezia : Arsenale, 1984.

20. Giannina Piamonte, *Venezia vista dall'acqua*, Venezia : Stamperia di Venezia, 1968.

21. Guido Perocco, Antonio Salvadori, *Civiltà di Venezia*, vol. 1, Venezia : Stamperia di Venezia, 1973, vol. 2, *Il Rinascimento* (1976), vol. 3, *L'età moderna* (1976) の３巻組である。

22. Giocondo Cassini, *Piante e vedute prospettiche di Venezia : 1479-1855*, Venezia : Stamperia di Venezia, 1971. この地図集は 1982 年に再版された。コッレール博物館所蔵の地図集も出版された。Giandomenico Romanelli, Biadene Susanna (a cura di), *Venezia : piante e vedute: catalogo del fondo cartografico a stampa*, Venezia : Stamperia di Venezia, 1982.

23. Italo Pavanello (a cura di), *I catasti storici di Venezia : 1808-1913*, Roma : Officina, 1981. 同じシリーズでパドヴァが早く出版されている。Italo Pavanello, *I catasti storici di Padova, 1810-1889*, Roma : Officina, 1977.

24. *Catasto napoleonico : mappa della città di Venezia*, Venezia : Marsilio Editori, 1988. トレヴィーゾのカタスト・ナポレオニコは 1990 年に出版される（*Catasto napoleonico, mappa della città di Treviso*, Venezia : Marsilio Editori, 1990）。

25. Giandomenico Romanelli, *Planimetria della città di Venezia : edita nel 1846 da Bernardo e Gaetano Combatti*, Treviso : Vianello libri, 1987.

26. Edoardo Salzano (a cura di), *Atlante di Venezia : La forma della città in scala 1à1000 nel fotopiano e nella carta numerica*, Venezia : Marsilio Editori, 1989. ヴェネト地方の町の航空写真集は２年後に出版されている（Franco Posocco, *Atlante del Veneto : la forma degli insediamenti urbani di antica origine nella rappresentazione fotografica e cartografica*, Venezia : Marsilio Editori, 1991）。

27. Francesco Guerra, Marisa Scarso (a cura di), *Atlante di Venezia 1911-1982*, Venezia : Marsilio Editori, 1999.

28. Katharine Baetjer, J. G. Links, *Canaletto, The Metropolitan Museum of Art*, New York 1989 が充実している。日本では、越川倫明・新田建史訳『カナレット』（西村書店、2001 年）がカナレットの作品を紹介している。ほかには、版画で表現されたものがある。Giandomenico Romanelli (introduzione), *Le prospettive di Venezia dipinte da Canaletto e incise da Antonio Visentini*, Ponzano : Vianello libri, 1984.

29. 小澤京子「都市の『語り』と『偏り』―カナレットのヴェネツィア表象にみる都市改変の原理」『都市の解剖学』ありな書房、2011 年、pp.35-58。萩島哲『カナレットの景観デザイン―新たなるヴェネツィア発見の旅』技報堂出版、2010 年では、どの場所から描かれたのかそれぞれの絵を詳細に分析している。

30. *Il Canal Grande di Venezia descritto da Antonio Quadri e rappresentato in 60 tavole rilevate ed incise da Dioniso Moretti*, Pordenone : Grafiche Editoriali Artistiche Pordenonesi Spa, 1981.

31. Italo Zannier, *Venezia, archivio Naya*, Venezia : O. Bohm, 1981.

32. Luciano Filippi, *Vecchie Immagini di Venezia*, 1-3 vol., Venezia : Filippi, 1991-1993. T. フィリッピの写真はすでに 1966 年に一部紹介されていた。Lino Moretti (a cura di), Vecchie immagini di Venezia, Venezia : Filippi, 1966.

33. Daniele Resini, *Venezia novecento : Reale fotografia Giacomelli*, Milano : Skira, 1998.

34. 樋渡彩「舟運都市ヴェネツィアの近代化―19 世紀から 20 世紀初頭を中心に」2009 年法政大学大学院修士学位論文。

35. Tito Talamini, *Il Canal Grande : il rilievo*, Sala Bolognese : Arnaldo Forni, 1990. 日本においては、陣内秀信編集『イタリアの水辺風景』（プロセスアーキテクチュア、1993 年）に紹介されている。

36. Umberto Franzoi, Mark Smith, *The Grand Canal*, Venezia : Arsenale, 1993.
37. ウンベルト・フランツォイ著、マーク・スミス写真『ヴェネツィア大運河』中山悦子訳、洋泉社、1994 年。

第２節　ヴェネツィア研究の発展　水都への関心

38. 会議、Il rilievo laser scanning per l'architettura e la città、ヴェネツィア、2011 年 12 月１、２日開催。
39. 陣内秀信『イタリア海洋都市の精神』（興亡の世界史第８巻）講談社、2008 年、pp.32-34。
40. 同前書、pp.34-35。
41. 陣内秀信『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』講談社、1992 年、pp. 6 - 7。
42. 陣内『イタリア海洋都市の精神』、前掲、pp.14-15。
43. Donatella Calabi, "Magazzini, fondaci, dogane", Alberto Tenenti, Ugo Tucci (a cura di), *Storia di Venezia : il Mare*, vol. 12, Roma : Istituto della Enciclopedia italiana, 1991, pp.761-818.
44. D. カラビは日本で講演しており、その発表内容は次のなかで紹介されている。ドナテッラ・カラビ「ヴェネツィアにおける 15 世紀以降のエコロジカル・システム」陣内秀信監修『エコロジーと歴史にもとづく地域デザイン』法政大学大学院エコ地域デザイン研究所、2004 年、pp.16-24（講演自体は 2003 年）。ドナテッラ・カラビ「中継貿易都市ヴェネツィア―その社会経済と空間の特質」『地中海世界の水の文化―海と川から見る都市空間』法政大学大学院エコ地域デザイン研究所、2006 年、pp.27-36（講演自体は 2004 年）。
45. Donatella Calabi, Paolo Morachiello, *Rialto : le fabbriche e il ponte, 1514-1591*, Torino : Giulio Einaudi, 1987.
46. 陣内『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』、前掲、pp.7-8。
47. Ennio Concina, Ugo Camerino, Donatella Calabi, *La città degli ebrei : il ghetto di Venezia : architettura e urbanistica*, Venezia : Albrizzi, 1991. ゲットーの研究ではジャコモ・カルレットの研究が早く、18 世紀のカタストを丁寧に追い、当時の用途を明らかにしている。Giacomo Carletto, *Il ghetto veneziano nel '700 attraverso i catastici*, Roma : Carucci, 1981.
48. E. コンチナの研究では商館を取り上げながら、東方諸国、ヴェネツィアそしてドイツの建築や商業にも触れた書がある。Ennio Concina, *Fondaci : architettura, arte e mercatura tra Levante, Venezia e Alemagna*, Venezia : Marsilio Editori, 1997. 外国人居留地に関する研究では、D. カラビの次のような研究がある。Donatella Calabi, "Gli stranieri e la città", Alberto Tenenti, Ugo Tucci (a cura di), *Storia di Venezia : Il rinascimento società ed economia*, vol. 5, Roma : Istituto della Enciclopedia italiana, 1996, pp.913-946. ドナテッラ・カラビ「ユダヤ人の都市―ヴェネツィアのゲットーをめぐる考察」陣内秀信編『都市の破壊と再生』相模書房、2000 年、pp.161-181。
49. 陣内『イタリア海洋都市の精神』、前掲、pp.73-74。
50. 陣内秀信「ヴェネツィア庶民の生活空間―16 世紀を中心として」『社会史研究３』日本エディタースクール出版部、1983 年、pp.129-193。
51. 陣内秀信「水都ヴェネツィアの空間構造―ハードとソフトの両面から」『史潮』（歴史学会）弘文堂、1991 年、pp.44-59。
52. Frederic Chapin Lane, *Venice : a maritime republic*, London : Johns Hopkins University Press, 1973.
53. 日本においては、齋藤寛海『中世後期のイタリアの商業と都市』知泉書館、2002 年でレーンの研究が紹介されている。また、アルセナーレに関する代表的な研究書として Romano Chirivi, *L'Arsenale di Venezia : storia e obiettivi di un piano*, Venezia : Marsilio Editori, 1976 も挙げられる。
54. Giorgio Bellavitis, L'Arsenale di Venezia : storia di una grande struttura urbana, Venezia : Marsilio Editori, 1983. ベッラヴィティスが死去した 2009 年再版される。Giorgio Bellavitis, *L'Arsenale di Venezia : storia di una grande struttura urbana*, Venezia : Cicero, 2009.
55. Ennio Concina, *L'Arsenale della Repubblica di Venezia*, Milano : Electa, 1984. 2006 年に再版される。
56. Dina Ambra (a cura di), *La rinascita dell'Arsenale : la fabbrica che si trasforma*, Venezia : Marsilio Editori, 2004.
57. 陣内『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』、前掲、p.236。
58. Ennio Concina, *Venezia nell'età moderna : struttura e funzioni*, Venezia : Marsilio Editori, 1989.
59. Massimo Costantini, *L'acqua di Venezia : l'approvvigionamento idrico della Serenissima*, Venezia : Arsenale, 1984.
60. 陣内『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』、前掲、pp.142-143。
61. Alberto Rizzi, *Vere da pozzo di Venezia : i puteali pubblici di Venezia e della sua laguna*, Venezia : La Stamperia di Venezia, 1981.
62. http://venice.homeftp.net/cd-cisterne/ からオンライン上で貯水槽の場所と状態を知ることができる。
63. 1989 年の立ち上げシンポジウムでは、科学的、技術的、社会経済的、政治的な視点から世界のさまざまな水の都市が抱える問題点や再生事例などが取り上げられ、報告され た。Rinio Bruttomesso, *Impact of sea level rise on cities and regions : proceedings of the First international meeting Cities on water : Venice, December 11-13 1989*, Venezia : Marsilio Editori, 1991 (水都国際センターの立ち上げシンポジウム報告書). 水都国際センターのホームページ（http://www.citiesonwater.com/public/index.php）でさまざまな水都の取り組みを紹介している。
64. AA.VV., *Venezia città industriale : gli insediamenti produttivi del 19. Secolo*, Venezia : Marsilio Editori, 1980.
65. Franco Mancuso (a cura di), *Archeologia industriale del Veneto*, Venezia : Giunta regionale del Veneto, 1990.
66. Istituto Universitario di Architettura di Venezia, *Concorso di progettazione per una nuova sede IUAV nell'area dei Magazzini Frigoriferi a San Basilio*, Venezia : IUAV di Venezia, 1997. 2006 年には、近代遺産である倉庫４棟のうち２棟がヴェネツィア建築大学、2007 年にはもう一棟の倉庫がヴェネツィア大学の校舎に転用された。
67. Guido Zucconi (a cura di), *La grande Venezia : una metropoli incompiuta tra otto e novecento*, Venezia : Marsilio Editori, 2002.
68. 港湾の計画史に関する研究では、19 世紀全般の計画史を扱った G. ロマネッリによる『19 世紀のヴェネツィア』（1977）が詳しく、掲載図版も多い。Giandomenico Romanelli, *Venezia Ottocento : materiali per una storia architettonica e urbanistica della città nel secolo 19.*, Roma : Officina, 1977. Giandomenico Romanelli, *Venezia ottocento : l'architettura, l'urbanistica*, Venezia : Albrizzi, 1988 も詳しい。
69. Franco Mancuso, *Venezia e una città : come e stata costruita e come vive*, Venezia : Corte del Fontego, 2009.
70. Guido Perocco, Antonio Salvadori, *Civiltà di Venezia*, vol. 1, Venezia : Stamperia di Venezia, 1973.
71. Giorgio Gianighian, Paola Pavanini, *Venezia come*, Venezia : Venezia Gambier & Keller, 2010.

第３節　ヴェネツィアの都市とラグーナの環境維持と保全

72. Eugenio Miozzi, *Venezia nei secoli : Il salvamento*, vol. 4, Venezia : Casa editrice Libeccio, 1969.
73. 陣内秀信、樋渡彩「水の都ヴェネツィアの危機」『21 世紀の環境とエネルギーを考える』時事通信社、2009 年、p.39。
74. Gianpietro Zucchetta, I *rii di Venezia : la storia degli ultimi tre secoli*, Venezia : Helvetia, 1985.
75. Nelli-Elena Vanzan Marchini, *Venezia da laguna a città*, Venezia : Arsenale, 1985.
76. Gianpietro Zucchetta, *Una fognatura per Venezia : storia di due secoli di progetti*, Venezia : Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti i, 1986.
77. Gianpietro Zucchetta, *Un'altra Venezia : immagini e storia degli antichi canali scomparsi*, Venezia : UNESCO, 1995. この研究にもとづく現状調査の成果として石渡雄士「水辺都市ヴェネツィアが失った運河に関する研究―運河から路地へ、近代の論理とその空間」2004 年法政大学大学院修士学位論文がある。
78. Gianpietro Zucchetta, *Venezia e i suoi canali*, Venezia : Marsilio Editori, 1998.
79. Gianpietro Zucchetta, *Storia dell'acqua alta a Venezia : dal Medioevo all'Ottocento*, Venezia : Marsilio Editori, 2000.
80. 各橋の技術的、歴史的解説に加え、図面が豊富に掲載されており、橋の辞書というべき名著である。Gianpietro Zucchetta, *Venezia ponte per ponte : vita, morte e miracoli, dei 443 manufatti che attraversano i canali della città*, Venezia : Stamperia di Venezia, 1992.
81. Giovanni Battista Stefinlongo, *Pali e palificazioni della laguna di Venezia*, Sottomarina : Il leggio, 1994.
82. Giovanni Battista Stefinlongo, *Per i luoghi della memoria : i giardini, i parchi, l'architettura del paesaggio ed altre cose per la conservazione di Venezia e della sua Laguna*, Roma : Viella, 2000.
83. 中山悦子「ヴェネツィア特別法のゆくえ―世界遺産の町を維持するために」『CRONACA』10 月、2006 年、p. 6。かさ上げ高さは、ヴェネツィアで、海抜 110cm まで、周辺の島は海抜 130 ～ 180cm までである。この舗装工事では、地面を上げると同時に、水道管、ガス管、電話線、電線の地中化および取り換え作業が行われる。陣内、樋渡「水の都ヴェネツィアの危機」、前掲、p.44。
84. Giovanni Caniato (a cura di), *Venezia la città dei rii*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1999.
85. Franca Cosmai, Stefano Sorteni (a cura di), *L'ingegneria civile a Venezia : istituzioni, uomini, professioni da Napoleone al fascismo*, Venezia : Marsilio Editori, 2001.
86. Elia Barbiani (a cura di), *Cantiere Venezia : piani, progetti, realizzazioni, imprese*, Venezia : Marsilio Editori, 2002.　エリザ・バルビアーニは建築家で住宅、交通、領域調整（asetto del territorio）、ヴェネツィア特別法に関する研究者である。代表的な著書として Elia Barbiani (a cura di), *Edilizia popolare a Venezia : storia, politiche, realizzazioni dell'Istituto autonomo per le case popolari della provincia di Venezia*, Milano : Electa, 1983 がある。
87. Insula, *Venezia manutenzione urbana, Insula : 10 anni di lavori per la città*, Treviso : Grafiche Vianello, 2007.
88. Stefano Zaggia (a cura di), *Fare la città : Salvaguardia e manutenzione urbana a Venezia in età moderna*, Milano : Mondadori, 2006.
89. Andrea Da Mosto, *L'Archivio di Stato di Venezia : indice generale, storico, descrittivo ed analitico*, Roma : Biblioteca d'arte, 1937, p.155.
90. ピエロ・ベーヴィラクア『ヴェネツィアと水―環境と人間の歴史』北村暁夫訳、岩波書店、2008 年、p.86。
91. Giuseppe Pavanello (a cura di), *Marco Cornaro, Scritture sulla Laguna, in Antichi scrittori di idraulica veneta*, vol. 1, Venezia : Premiate Officine Grafiche C. Ferrari, 1919.
92. Roberto Cessi (a cura di), *Cristoforo Sabbadino, Discorsi sopra la laguna, in Antichi scrittori di idraulica veneta*, vol. 2.1, Venezia : Premiate Officine Grafiche C. Ferrari, 1930.
シリーズには、次の３冊がある。
Arnaldo Segarizzi (a cura di), *Andrea Marini, Discorso sopra l'aere di Venezia e Discorso sopra la laguna di Venezia, in Antichi scrittori di idraulica veneta*, vol. 4, Venezia : Premiate Officine Grafiche C. Ferrari, 1923.
Roberto Cessi (a cura di), *Alvise Cornaro, Cristoforo Sabbadino, Scritture sopra la laguna, in Antichi scrittori di idrulica veneta*, vol. 2.2, Venezia : Premiate Officine Grafiche C. Ferrari, 1941.
Roberto Cessi e N. Spada (a cura di), *La difesa idraulica della laguna veneta nel sec. 16. : relazione dei periti, in Antichi scrittori di idraulica veneta*, vol. 3, Venezia : Premiate Officine Grafiche C. Ferrari, 1952.
93. A. ルスコーニ、実験的水力学の専門家。トレントの土木課とヴェネツィアのマジストラート・アッレ・アックエの職員を経て、1999 年からヴェネツィア北アドリア海の河川水源局（Autorità di bacino dei fiumi dell'Alto Adriatico di Venezia）の事務局長。
94. パスクアーレ・ヴェントリーチェ（Pasquale Ventrice）、自然科学技術史の専門家。
95. 渡辺真弓『パラーディオの時代のヴェネツィア』中央公論美術出版、2009 年、pp.176-187。
96. 1981 年に京都で行われた講演をもとに書かれた論文が雑誌に掲載されている。マンフレード・タフーリ（須賀敦子訳）「コルナーロとパラディオとカナル・グランデ」『a+u』1981 年、pp.3-26.
97. Manfredo Tafuri, *Venezia e il Rinascimento*, Tolino : Giulio Einaudi, 1985.
98. C. サッバディーノや M. コルナーロを引用しながら、ヴェネツィア共和国の治水に関する研究として Gaetano Cozzi, "Il controllo delle acque", Gino Benzoni, Gaetano Cozzi (a cura di), *Storia di Venezia*, vol. 7, Roma : Istituto della Enciclopedia italiana, 1997, pp.479-508 も挙げられる。
99. Cristina Nasci, *Laguna tra fiumi e mare*, Venezia : Filippie, 1982.
100. Vito Favero, Riccardo Parolini, Mario Scattolin (a cura di), *Morfologia storica della laguna di Venezia*, Venezia : Arsenale, 1988.
101. Piero Bevilacqua, *Venezia e le acque : una metafora planetaria*, Roma : Donzelli, 1995. 日本では、ピエロ・ベヴィラクワ『ヴェネツィアと水―環境と人間の歴史』（北村暁夫訳、岩波書店、2008 年）として刊行されている。
102. Antonio Rusconi, Pasquale Ventrice, *Magistrato alle acque : Lineamenti di storia del governo delle acque venete*, Roma : Dei, 2001.
103. 2001 年 11 月 8 ～ 10 日ヴェネツィアで開催、Convegno, *Il governo delle acque*, promosso in occasione del V centenario dell'istituzione del Magistrato alle Acque di Venezia, dall'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia 8-10 novembre 2001.
104. Maria Francesca Tiepolo, Franco Rossi (a cura di), *Il governo delle acque*, Venezia : Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti, 2008.
105. Gudio Zucconi, "L'amministrazione delle acque nel veneto

austriaco, 1813-1866", T. M. Francesca, R. Franco (a cura di), *Il governo delle acque*, Venezia : Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti, 2008, pp.153-169.

106. Claudio Daeti, "Il Magistrato alle Acque : gli ultimi 100 anni", T. M. Francesca, R. Franco (a cura di), *Il governo delle acque*, Venezia : Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti, 2008, pp.213-225.
107. もともとのラグーナの様子、アックア・アルタの原因と対策事業を取り上げ、写真と挿絵で解説する著作として、環境技術の視点から編集された Caroline Fletcher, Jane Da Mosto, *La scienza per Venezia : recupero e salvaguardia della città e della laguna*, Torino : Allemandi, 2004 がある。
108. Stefano Guerzoni, Davide Tagliapietra (a cura di), *Atlante della laguna : Venezia tra terra e mare*, Venezia : Marsilio Editori, 2006.
109. G. Buffa, L. Filesi, U. Gamper, G. Sburlino, "Qualità e grado di conservazione del paesaggio vegetale del litorale sabbioso del Veneto (Italia settentrionale)", *Fitosociologia*, vol. 44, 2007.

第４節　ラグーナに関する研究　ラグーナに浮かぶ島々

110. 陣内『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』、前掲、pp.34-36.
111. F. Brown Horatoi, *Life on The Lagoons*, London : Ricingtons, 1900.
112. *Mostra storica della laguna veneta : Venezia, Palazzo Grassi, 11 luglio-27 settembre 1970*, Venezia : Stamperia di Venezia, 1970.
113. Giannina Piamonte, *Litorali ed isole : guida alla laguna veneta*, Venezia : Filippie, 1975.
114. Giorgio Crovato, Maurizio Crovato, *Isole abbandonate della Laguna : com'erano e come sono*, Padova : Liviana, 1978.
115. Giovanni Caniato, Eugenio Turri, Michele Zanetti (a cura di), *La Laguna di Venezia,* Sommacampagna : Cierre edizioni, 1995.
116. Gianfranco Vianello, *Racconti di un pescatore : la laguna di venezia prima dell'inquinamento*, Venezia : Filippie, 1993.
117. *Meridiani, laguna veneta*, n.172, Milano : Editoriale Domus, 2008.

第５節　ヴェネト地方に関する研究

118. イタリアの保存再生の動きを日本に紹介する、パオラ・E. ファリーニ（植田暁編集）『造景別冊１　イタリアの都市再生』（建築資料研究社、1998 年）がある。景観法に関しては、宗田好史『にぎわいを呼ぶイタリアのまちづくり―歴史的景観の再生と商業政策』（学芸出版社、2000 年）でも取り上げられている。
119. Franco Mancuso, Alberto Mioni (a cura di), *I centri storici del Veneto*, Milano : Silvana, 1979. 1977 年に出版されたトスカーナ州と同じシリーズである。Carlo Cresti (a cura di), *I centri storici della Toscana*, Milano : Silvana, 1977.
120. 陣内『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』、前掲、pp.269-270。近世史学から描かれた、ヴェネト地方の農業用水の開拓に関する研究がある。Salvatore Ciriacono, *Acque e agricoltura: Venezia, l'Olanda e la bonifica europea in età moderna*, Milano : F. Angeli, 1994.
121. 飛ヶ谷潤一郎「イタリア・ルネサンス建築史―建築書やオーダーに関する研究を中心に」『建築史学』第 55 号、2010 年、pp.88-91 に紹介された。
122. Ennio Concina (a cura di), *Ville, giardini e paesaggi del Veneto : nelle incisioni dell'opera di Johann Christoph Volkamer con la descrizione del lago di Garda e del monte Baldo*, Milano : Il polifilo, 1979.
123. Giuseppe Bruno, *Il Sile : immagine di un fiume*, Verona : Biblos Edizioni, 1982.
124. Dino Coltro, *Mondo contadino : Società e riti agrari del lunario veneto*, Venezia : Arsenale, 1982.
125. Bruno Dolcetta (a cura di), *Paesaggio veneto*, Venezia : Italo Zannier, 1984.
126. シーレ川に関する研究では、Mauro Pitteri, *Segar le Acque : Quinto e Santa Cristina al Tiveron storia e cultura di due vilaggi ai bordi del Sile*, Dosson : Zappelli, 1984 と Mauro Pitteri, *I mulini del Sile : Quinto, Santa Cristina al Tiveron e altri centri molitori attraverso la storia di un fiume*, Battaglia Terme : La Galiverna, 1988 が挙げられる。
127. Camillo Pavan, *Sile : alla scoperta del fiume, immagini, storia, itinerari*, Treviso : Camillo Pavan, 1989.
128. G. Caniato et al. (a cura di), *La Laguna di Venezia*, op.cit.
129. Giovanni Caniato, Aldino Bondesan, Francesco Vallerani, Michele Zanetti (a cura di), *Il Sile*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1998.
130. Morena Abiti (a cura di), *Il gioco del Sile : Alla scoperta del fiume*, Treviso : Grafiche Antiga Cornuda, 1999.
131. Giovanni Zanetti, *Andar per acque da Padova ai Colli Euganei lungo I navigli*, Padova : il Prato, 2002.
132. Davide Paolini, Giancarlo Saran, *Il gastronauta nel Veneto*, gruppo 24 ore, Faenza, 2010.
133. 日本では、陣内秀信編『ヴェネト―イタリア人のライフスタイル』（プロセスアーキテクチュア、1993 年）がある。

第６節　舟運に関する研究

134. A. Moschini, *Importanza economica della navigazione interna fra Milano e Venezia*, Milano : Tipgrafia e litografia degli engegneri, 1903.
135. M. M. Nani, *La navigazione interna nell'altra Italia*, Venezia : Istituti veneto di arti grafiche, 1907.
136. Giovanni Marangoni, *Gondola e gondolieri : de qua e de la de l'acqua*, Venezia : Filippie, 1970.
137. 近年ではゴンドラにまつわる出来事を描いた、Alessandro Marzo Magno, *La carrozza di Venezia Storia della gondola*, Venezia : Mare di Carta, 2008 があり、アレッサンドロ・マルツォ・マーニョ『ゴンドラの文化史―運河を通して見るヴェネツィア』（和栗珠里訳、白水社、2010 年）に翻訳されている。
138. G. Crovato, M. Crovato, *L. Divari, Barche della laguna veneta*, Venezia : Arsenale, 1980.
139. Frederic C. Lane, *Le navi di Venezia : fra I secoli XIII e XVI*, Torino : Giulio Einaudi, 1983.
140. *Barche Veneziane : Catalogo illustrato dei piani di*

costruzione, Sottomarina : Il leggio, 1996 や *La gondola: Storia, progettazione e costruzione della più straordinaria imbarcazione tradizionale di Venezia*, Istituzione per la conservazione della gondola e la tutela del gondoliere, Sottomarina : Il leggio, 1999 がある。

141. Gilberto Penzo, *Vaporetti : un secolo di trasporto pubblico nella laguna di Venezia*, Sottomarina : Il Leggio, 2004.
142. Francesco Ogliari, Achille Rastelli, *Navi in città : storia del trasporto urbano nella Laguna veneta e nel circostante territorio*, Milano : Cavallotti, 1988.
143. Guglielmo Zanelli, *Traghetti veneziani : La gondola al servizio della città*, Venezia : Il cardo, 1997.
144. Michele A. Cortelazzo (presentazione), *Canali e Burci*, Battaglia Terme : La Galiverna, 1981.
145. C. Pavan, *Sile, op.cit.*
146. Giovanni Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle Dolomiti a Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1993.
147. Raffaello Vergani, “Le vie dei metalli”, Donato Gallo, Flaviano Rossetto (a cura di), *Per terre e per acque : vie di comunicazione nel Veneto dal medioevo alla prima eta moderna : atti del convegno : Castello di Monselice, 16 dicembre 2001*, Padova : Il Poligrafo, 2003, pp.299-318.

第２章

水都ヴェネツィアの近代化

はじめに

一般的にヴェネツィアは共和国時代からほとんど変わっていないと思われがちである。中世を起源とする狭く曲がりくねる路地、水辺に建ち並ぶゴシックの装飾、古典主義の風格をもつパラッツォなど、ヴェネツィアを訪れるとタイムスリップした感覚になる。しかし、実際には近代、現代に大きく変わった部分もあり、現在もなお時代に対応しながら変化し続けているのである。本章では、19 世紀から 20 世紀初頭に焦点を当て、ヴェネツィアが変化を遂げながらも水都としてイメージを作り上げてきた過程を考察する。

第１節では、その作業に取り組む前提として、まずは、ラグーナの自然環境の上に長い時間をかけてつくり上げられたこの水都ヴェネツィアの空間構造の特質を理解しておくことが必要と考え、その有効な一つの方法として、15 世紀末のヴェネツィアが詳細に描かれている鳥瞰図から、共和国時代のヴェネツィアの空間構造を読み解く。また、この鳥瞰図はサン・マルコ広場を中心に据え、サン・マルコ水域側から都市空間が描かれていることを検証することを通じて、海洋都市国家ヴェネツィアを象徴的に表現する役割をもって描かれていることを論証する。

そして第２節では舟運の視点から水都ヴェネツィアを歴史的に捉え直し、共和国時代に構築された都市構造を大きく変化させた近代化の過程で、どのように舟運が関わってきたのかを明らかにする。ここでは 19 世紀後半に行われた鉄道と近代港湾施設の建設、20 世紀の自動車道の建設という大きなインフラの変化に対して舟運がどのように応じてきたのか、各時代における舟運の役割を描き出す。具体的には次のように進める。

サン・マルコ水域側を都市の玄関口にした海洋都市国家ヴェネツィアが、19 世紀の鉄道橋の架橋をきっかけに都市が変容していく様子と、舟運の変化の関係を考察する。蒸気船（ヴァポレット）の登場による影響についても見ていく。また、港機能が都市全体に分散する都市構造であったが、19 世紀後半の近代的な港湾の整備により、港機能が集約され、港と都市が切り離された構造に変わっていった。その結果、港機能を縮小した都市の東側では新たな観光産業に力を入れられるようになり、その一方で大規模な港湾空間が整備された都市の西側は、工場・倉庫の建ち並ぶ工業産業地帯へと変貌していった。さらに 1930 年代の自動車道の架橋により、新たなヴェネツィアの都市像が考えられるようになった。この時、19 世紀に埋め立てられた運河を掘り起こし、むしろ運河網を充実させることで移動時間の短縮を計画する試みも登場した。こうした都市構造の大きな変化を舟運の視点から考察する方法をとりながら、水都ヴェネツィアがどう近代化に対応してきたのか、独自の見解を示す。

次の第３節では、19 世紀半ばに鉄道が整備される以前から、観光化の波がヴェネツィアまで来ていたことを示す。その観光化の特徴の一つとして、ヨーロッパ全体で流行していた海水浴の影響について論じる。ここでは、一般的に知られている 1857 年のリドの海水浴場開設よりも前にヴェネツィアで流行した「フローティング水浴施設（stabilimento dei bagni galleggianti）」に着目する。この第３節は舟運の事例の一つであり、第４節の導入に位置づけられる。

続く第４節では、共和国時代の重要な港機能が縮小した後、観光化の波を受け入れる役割を担った新たな水辺空間を実現させた過程を解き明かす。とりわけサン・マルコ地区のカナル・グランデ沿いとカステッロ地区のリーヴァ・デリ・スキアヴォーニ沿いを対象とし、現在のヴェネツィアの代表的な空間である水辺のテラスおよび水上テラスがいつ、どのように登場するのかをヴェネツィア市文書館所蔵の建築確認申請や当時の写真などを用いて明らかにする。

ヴェネツィア本島の東側で港機能が縮小し、観光化が進むなか、ヴェネツィア本島の西側では、鉄道と港湾の整備により、激しい変化を遂げた。第５節では、最も変貌したヴェネツィア港の地域に着目し、港湾整備以前から現在までの変遷過程を論じると同時に、こうした近代化の大きな動きを見せながらもなお、水都ヴェネツィアのイメージを発信し続ける理由を考察する。

第１節　ヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図から読む水都ヴェネツィアの空間構造

１．はじめに

本節は、15 世紀末のヴェネツィアが詳細に描かれている鳥瞰図から（◆図１）、共和国時代の水都ヴェネツィアの空間構造を読み解くことを目的とする[1]。図１は、画家兼版画家のヤコポ・デ・バルバリ（1450 頃〜 1516 年）によって 1497 〜 1500 年に描かれ、660mm × 990mm の木版６枚で構成される[2]。この鳥瞰図は、15 世紀末までに描かれたヴェネツィアのどの都市図よりも詳細で、ここから多くの情報を得られる。

ここでは、この鳥瞰図が全体として実際の建築群、都市景観をかなりの精度で正確に描いていることを検証する。そして同時に、意図的に、あるいは恣意的に様々な操作を加え、ヴェネツィアの都市の特徴を強調して表現しようとする考え方が存在したことを明らかにする。また、画像処理を行い、鳥瞰図全体のゆがみ、運河や街路のゆがみを考察する。政府の施設や教会、住宅などの建造物を取り上げ、俯瞰図や航空写真を用いて、実際の建物と鳥瞰図に描かれた建物との比較を行う。さらに、鐘楼や高さのある建物から実際の見え方も検証する。そして、鳥瞰図から、船舶、工場のような産業空間、樹木や浜辺の自然空間、そのほか墓地、人、貯水槽といった細部まで取り上げ、15 世紀末の都市構造を把握する。以上を踏まえ、海洋都市国家ヴェネツィアを象徴的に表現する役割をもって描かれていることを論証する。



図１　1500 年　ヴェネツィアの鳥瞰図　ヤコポ・デ・バルバリ作成
ヴェネツィア、Museo Correr.

２．デ・バルバリの鳥瞰図以前に登場した都市図

ヴェネツィアにおける最も古い地図として、14 世紀半ばに描かれた地図が存在する。この地図はヴェネツィア本島が平面図で描かれ、運河の大体の位置、教区教会それに対応すると島の様子が模式的に描かれているにすぎず、個々の島の形状も全体の都市の形も歪められ、当時の正確な形状を把握することは難しい[3]。鳥瞰図の早い例としては、1471 ～ 1482 年に描かれたと考えられている、フィレンツェのカテーナの鳥瞰図と呼ばれるものが知られる。この時期にすでに、大きさ、長さ、プロポーションなどがかなり正確に表現されている。もう一つ注目すべきヴェネツィアの絵図として、1486 年に出版された景観画がある。この景観画はオランダのユトレヒトから聖地エルサレムへ巡礼に行く途中、ヴェネツィアを訪れたエルハルド・レウィックによって木版画（265㎜× 1645㎜）として描かれた[4]。この構図には、デ・バルバリの鳥瞰図よりも低い視点で描かれており、サン・マルコ水域を中心とした都市のパノラマを描いている。そのため、島の形状や都市全体の形をとらえるというよりも、風景画に近いことがわかる。

1500 年に出版されたデ・バルバリの鳥瞰図では、レウィックの景観画よりも高い、飛行機から見たような視点で描写されている。個々の島の形状や都市全体の形状を実によく捉えている。運河や街路によって生み出された迷宮的な都市構造も把握でき、14 世紀半ばの模式図的な地図やレウィックの景観図とは大きく違うことがわかる。建物も詳細に描かれていることから、当時の様子を知る上で非常に有効的な都市図である。

３．デ・バルバリの鳥瞰図全体の描かれ方

デ・バルバリの鳥瞰図には古代ギリシア・ローマの神話や世界観が引き継がれた象徴的な要素が描かれており、上部には、商業や貿易の神であるメルクリウス、下部には、海や港の神であるネプトゥノスがそれぞれ描かれ、ヴェネツィアの都市を守護している[5]。船舶も多く描かれていることから、海洋都市としてのイメージを強く打ち出していることがわかる。また、都市を囲むように八つの方向から風の擬人像が配置されており、鳥瞰図の中心は、これらの風の擬人像の視線を結ぶ交点から、サン・マルコ広場の鐘楼の頂上であることが知られている[6]。このサン・マルコ広場には宗教の中心であるサン・マルコ寺院、政治の中心であるドゥカーレ宮殿[7]、さらには官僚の機関である行政館が集まっている。つまり、宗教的、政治的中心の場所が鳥瞰図の核となっている（◆図２）。

都市のなかにいくつかのポイントをとり、データ処理により図のゆがみを見てみると、アルセナーレ（造船所）のある都市の東側に比べ、都市の西側では大きな歪みを生じていることがわかる[8]。鳥瞰図は都市の東側ではほぼ正確に描かれていることから、都市の西側よりも共和国の表玄関で重要な施設が分布する東側の方が重要視されていたことが読み取れる（◆図３）。

ここでは、運河や道といった、都市を構成しているインフラについて見ていく。まず、運河について検証する。島は大きく歪められているが、島の数は正確であるため、島と島の間を流れる運河も読み取ることができる。都市の中心には、カナル・グランデが蛇行しながら流れている。鳥瞰図に合わせて加工した航空写真からこのカナル・グランデの上流側は、大きく内側に歪められていることがわかる。実際より角度をつけることで、カナル・グランデの蛇行するイメージを強く打ち出している。一方、カナル・グランデの中央に位置するリアルト橋から河口までは画像処理した航空写真と鳥瞰図の蛇行がほぼ同じ角度で描かれ、鳥瞰図の正確性が見て取れる。カナル・グランデの河口付近では大型の商船が描かれており、実際よりも広く描かれた運河幅はゆったりと構えた都市の入口という印象を与える。

このカナル・グランデを中心軸として、数本の運河がはっきりと描かれている（◆図４）。北側からカナル・グランデに入るミゼリコルディア運河（Canale de la Misericordia　ヴェネツィア方言の表記）とそれに続くノアール運河（Rio de Noal)、北西側からカナル・グランデに入るカンナレージョ運河（Canal de Cannaregio)、南西側からカナル・グランデに入るサン・トロヴァーゾ運河（Rio de S. Trovaso）とサン・ヴィオ運河（Rio de S. Vio）である。これらの運河は現在も交通量が多いが、15 世紀末も主要幹線路として重要な運河であったと考えられる。また、ヴェネツィア本島の南北を

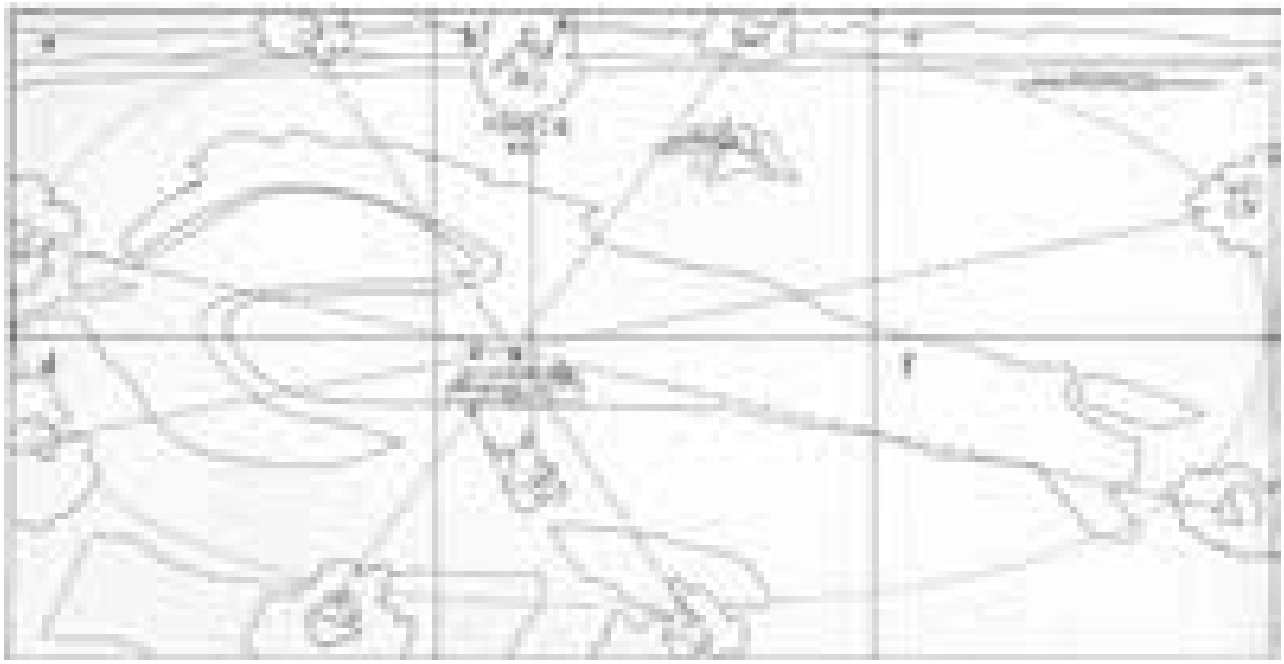


図2 アンドレア・マンシャトニオによるデ・バルバリの鳥瞰図の構成図
Giandomenico Romanelli, Susanna Biadene, Camillo Tonini (a cura di), *A volo d'uccello : Jacopo de' Barbari e le rappresentazioni di città nell'Europa del Rinascimento*, Venezia : Arsenale, 1999, p.78.

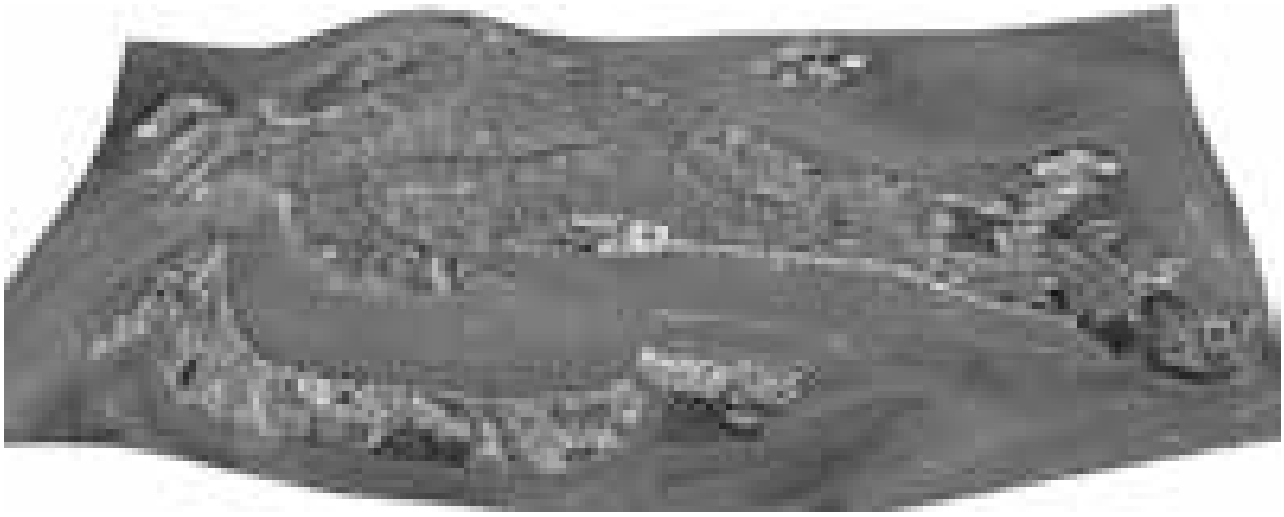


図3　デ・バルバリ作成の鳥瞰図に合わせた航空写真
2011 年の航空写真をデ・バルバリ作成の鳥瞰図に合わせて加工（作成：Matteo Dario Paolucci）

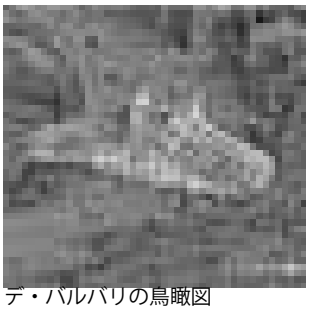


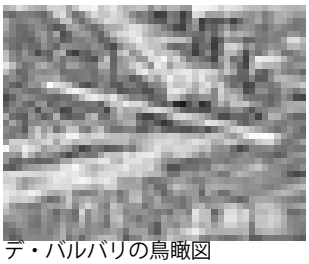
図4　強調された運河

縦断するピエタ運河（Rio de la Pietà）では実際よりも幅が広くなっている。さらに、サン・ザン・デゴラ運河（Rio de S. Zan Degolà）のように､本来の角度より直線的に描かれた運河も存在する。この運河とサンタアゴスティン運河（Rio de S. Agostin)、それに続くサン・ポーロ運河（Rio de S. Polo）を結ぶと、カナル・グランデの北と南を最短距離で航行できる。手漕ぎ舟にとって、ショートカットに最適な航路である[9]。このように重要な運河を強調する意図がうかがえる。

次に、サン・マルコ広場の北側に位置するリアルト橋に注目する。現在のリアルト橋は 1591 年に架け替えられたものであるが[10]、ここでは、描かれた角度に注目すると、鳥瞰図では画像処理を施した航空写真よりも水平に近い角度となっている（◆図５)。リアルト橋を水平線とより並行に配置することで橋のファサード（正面）を描くことが可能となる。ここでは、意図的に向きを変えてファサードを見せていると考えられる。このことから、都市のイメージとして、リアルト橋の重要性を示していることがわかる。

リオと呼ばれる小運河に架かる橋も描かれ、15 世紀末の橋に関する貴重な情報である。ヴェネツィア本島、ジュデッカ合わせて鳥瞰図全体で 253 本もの橋が描かれている（◆図６)。橋は教会のある広場や運河沿いの道に架けられており、歩行空間の需要が高かったと考えられる。そのほとんどが公共の橋であるが、私有の橋も 22 本描かれているという[11]。たとえばサン・ポーロ広場（Campo S. Polo）に面する貴族の邸宅（パラッツォ）には広場からパラッツォに直接アクセスする橋が架けられていることが確認できる。この運河は埋め立てられたため、現在橋は架けられていないが、ほかの運河沿いのパラッツォで直接そこにアクセスする橋を見ることができる。また、多くの橋には手すりが描かれていない。その数は 218 本にのぼる[12]。手すりが付けられるようになったのは、19 世紀のオーストリア支配下の時である。現在、手すりのない橋はカンナレージョ地区（Sestiere di Cannaregio）に 1 本だけ建物に直接アクセスする橋として残っている。また、現在では見ることのできない橋として、トレ・ポンティ（Tre Ponti）が挙げられる。３本の橋、という意味で、幅は 40 ～ 60m、長さは 300m であったとされている[13]。埋立てにより陸地部分が増え、現在は短くなっているが、トレ・ポンティという名前は残っている。このほか小運河には平らな橋、弧を描いた太鼓橋、はね橋などの橋が描かれている。このように、形状を描写しているだけでなく、素材のわかる橋もある。ドゥカーレ宮殿正面に位置する、パリア橋（Ponte de la Paglia）は石の積み方まで詳細に描かれ、これもまた、重要な橋であることがうかがえる。


デ・バルバリの鳥瞰図


デ・バルバリの鳥瞰図

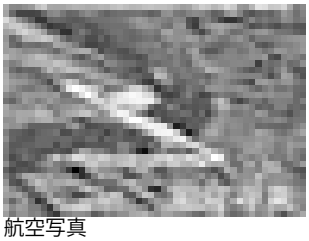

航空写真

図５　リアルト橋
（上）鳥瞰図に描かれたリアルト橋
（中、下）リアルト橋の角度の比較

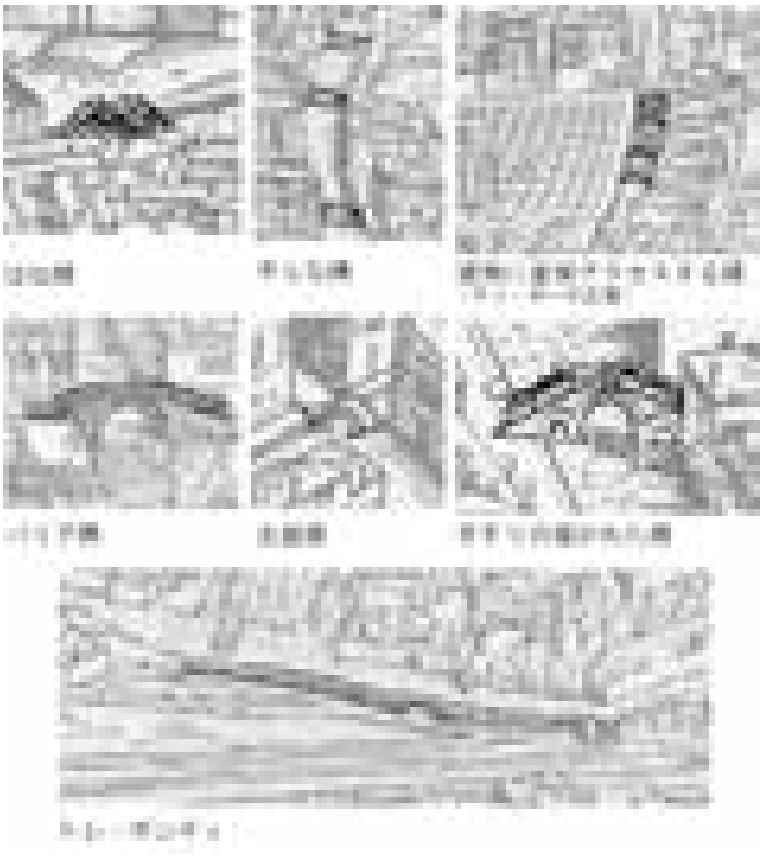


図６　鳥瞰図に描かれた様々な橋

次に道について検証する。ヴェネツィアは、一直線の長い道は少なく、短い道が複雑に入り組み巨大迷路のような町を作り上げている。道には､島の背骨にあたる主要道路であるサリザーダ（salizada)､一般的な細い道のカッレ（calle)､カッレに続く行き止まりの道のラーモ（ramo)、トンネル状のソトポルテゴ（sotoportego)、運河に沿ったフォンダメンタ（fondamenta）や岸を意味するリーヴァ（riva)、運河を埋め立てまたは暗渠にして道路にされたリオ・テラ（rio terà）などカテゴリーが細かく分かれている。

リオ・テラは 1797 年のヴェネツィア共和国崩壊以後、フランスやオーストリア統治下で盛んに進められた。そのため鳥瞰図からはリオ･テラ以前の運河だった状態がわかる。例えば、カンナレージョ運河のすぐ東側に位置するリオ･テラ･サン・レオナルド（Rio terà S. Leonardo）では、鳥瞰図に運河とフォンダメンタが描かれている（◆図７)。この運河は二つの橋が架かけられていることから、ドゥエ・ポンティ運河（Rio dei due Ponti）という名前であった。19 世紀半ばに鉄道駅ができたことで、鉄道駅とリアルト橋を結ぶ道路計画の一部として埋め立てが進められたのである。1915 年にはドゥエ・ポンティ運河の橋の北側も埋め立てられ、リオ・テラ・フランチェスキ（Rio terà Franceschi）となった。このように現在見ることができない姿を鳥瞰図は伝えている。また、形状を大きく歪めた島でもフォンダメンタを省略することなく描かれている。トレンティーニ教区に位置するフォンダメンタ・ミノット（Fondamenta Minotto）はその一例である（◆図８)。フォンダメンタのなかには、フォンダメンタ･サン･ロレンツォ（Fondamenta S. Lorenzo）のように、実際の道幅よりも広く描かれる場所もある。そもそもフォンダメンタは砂浜の岸を葦で編んだ柵や低木で土地を保護した程度にすぎなかった。ゴシック時代に入り、陸上での活動が重要になったのを背景にフォンダメンタは普及し、石造に整備されたのである。16 世紀末､サンソヴィーノ（Sansovino）の計画によって都市全体の整備が行われ､運河に沿ったフォンダメンタが構築された。鳥瞰図の作成された 15 世紀末には数少ないフォンダメンタは荷作業が安定しておこなえる場として重要性が高かったと考えられ、鳥瞰図の視点からは本来見えない角度においても、フォンダメンタが描かれていると推察される。

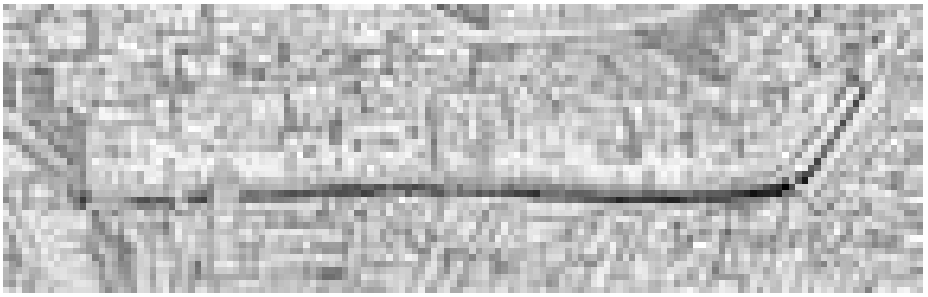
サリザーダでは実際よりも幅広く描かれている個所が見受けられる（◆図９、10)。サリザーダはカッレに比べ、広い道を指すことから、鳥瞰図にはそのイメージも盛り込まれていることがわかる。

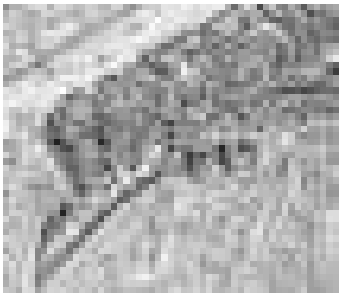
そのほか、ソトポルテゴも描かれている。サンティ・アポストリ運河（Rio dei S.S. Apostori）沿いにあるソトポルテゴ（Stoportego del Traghetto）はムラーノへ行く渡し舟（トラゲット）の乗り場として利用されていた。アーチの形も正確に描かれ、都市の重要な場所であったことがわかる（◆図 11)。鳥瞰図において、ソトポルテゴも都市を構成する要素の一つとして注目されていたと言える。

カッレにおいては、ほとんど建物の陰に隠れてしまう。しかしながら、天国の道を意味するパラディーゾ通り（Calle del Paradiso）では通りの入口にあるゴシック様式の装飾が描かれており、都市の重要な要素の一つであったことを強調している（◆図 12)。

次に、広場に着目する。中心に描かれたサン・マルコ広場は実際よりも大きく描かれ、都市の象徴として印象付けられている。広場を取り囲む建物も詳細に描かれ、政治的中心としての権威をあらわしている。ヴェネツィアではサン・マルコ広場が「ピアッツァ（piazza)」と呼ばれるのに対して、それ以外の広場はすべて「カンポ（campo)」と呼ばれる。そのことからもサン・マルコ広場は都市の特別な存在であることがわかる。一方、カンポはイタリア語で「田畑」を意味している [14]。現在では広場はどこも舗装されているが、15 世紀末ではむしろ、舗装されていない広場の方が目立つ。この鳥瞰図から広場の舗装の有無がわかり、15 世紀末における権力のある教会もしくは、共和国政府にとって重要な広場であることが推察できる（◆図 13、14)。また、広場はポッツォ（pozzo）という貯水槽も描かれている。このポッツォは雨を貯め、生活用水を確保する装置として都市には必要不可欠なものであった。現在では蓋が閉められ、水は使用されないものの、広場には必要なモニュメントとして存在しつづけ、広場の待ち合わせ場所や子どもたちの遊び場として利用されている。

以上の考察から、都市を構成する要素が詳細に描かれているだけでなく、本来見えない要素も描かれていることから都市像が強調して描かれていることが読み取れた。また、運河や橋の角度を振ることで、都市像を意図的に象徴していることも明らかにされた。


図7　リオ・テラ・サン・レオナルドの埋め立てられる前


図8　フォンダメンタ・ミノット

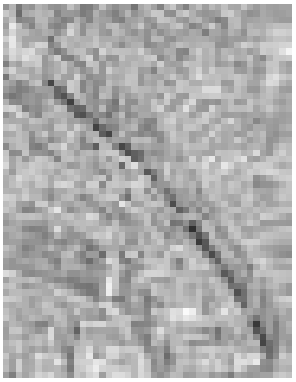
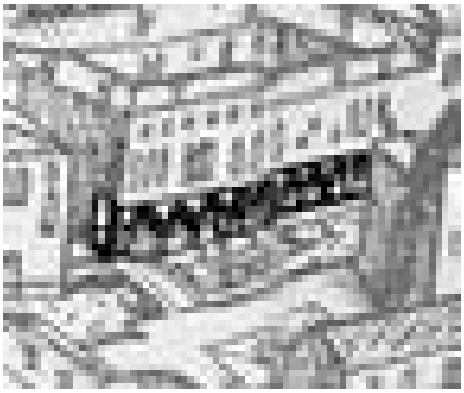

図9　サリザーダ・サン・リオ


図10　サリザーダ・サン・ザニポロ


図11　サンティ・アポストリ運河沿いのソトポルテゴ

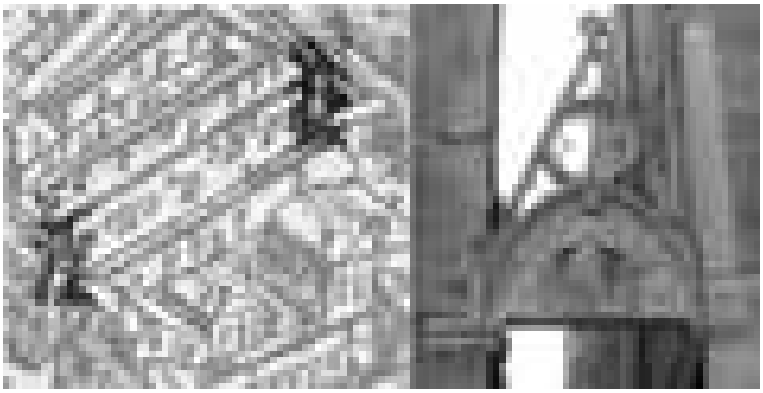
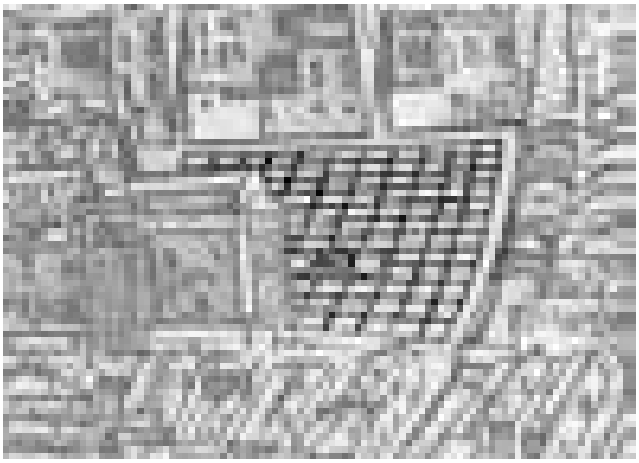

図12　パラディーゾ通りの入口にある装飾（左：鳥瞰図、右：現在）


図13　舗装されていない広場（Campo S. Maria Formosa）


図14　舗装されている広場（Campo S. Polo）

４．建造物の描かれ方

ここでは、建造物を検証する。現在の地図に鳥瞰図を重ね合わせると、15 世紀末には現在見られるような高密な都市がすでに形成されていることがわかる。14、15 世紀のヴェネツィアは建設の黄金期と言われ、ゴシック様式の時代であった[15]。実際に町を歩くと、ゴシック様式の建造物が多く存在することに気づく。そこで、鳥瞰図と現在の建造物を直接比較し、詳細にまたは強調して描かれた建物を検証し、意図的に、あるいは恣意的に様々な操作がどのように加わっているのかを考察する。

はじめに、ヴェネツィア共和国管轄下の施設について検証していく。鳥瞰図の中心に描かれた政治的中心のサン・マルコ広場に着目すると、島全体が実際よりも大きく描かれ、都市の象徴的な場であることを強調していることがわかる。サン・マルコ水域に面した小広場は、東側に立地するドゥカーレ宮殿とほぼ同じ幅で描かれており、実際より大きく描かれている（◆図 15）。２本の柱を配した小広場は、都市の玄関口として立派な構えを見せている。さらに、その柱の間から時計塔のファサードが見えることで、都市空間を華やかに演出している。この時計塔はマウロ・コドゥッチのデザインで 1496 ～ 1499 年に建てられ[16]、まさに鳥瞰図の作成と同じ時代である。彫刻まで詳細に描かれており、当時の新建築として注目していたと考えられる。そして、今日見る華やかなドゥカーレ宮殿のファサードに注目すると、プロポーションは実際よりも縦に大きく描かれている。窓やアーチの数はほぼ同じであり、手すりや獅子のレリーフ等の細かい装飾まで確認することができる（◆図 16）。このことからサン・マルコ広場の前面を強調する意図が働いていると言える。

次に海洋都市国家としてヴェネツィアの軍事力を生み出す、産業の中心であり、ヴェネツィアの誇りでもあったアルセナーレについて考察する（◆図 17）。アルセナーレはヴェネツィア共和国直轄の武器、船の櫂、装備、補給物資の保管所、武器製造、造船、船の修理・保管も行われていた[17]。鳥瞰図では、アルセナーレ周辺の町並みが実際より小さく描かれ、アルセナーレを強調していることがわかる。また、アルセナーレ自体、詳細に描かれており、内部の活動を読み取ることができる。運河からアルセナーレへの入口には、急勾配の階段が設置されたはね橋が架けられており、大型船への配慮も見られる。この入口の上部にはメルロ（merlo）と呼ばれる要塞の上部に施されるような狭間胸壁の凸部も描かれている（◆図 18）。アルセナーレの中央の水面の南に並ぶ小屋は早い段階に設置された造船所である。ここは高さ７m の小屋が並び、長さ 46m、幅 16.5m の作業場であった。一方、水面の北側に新しく設置された造船所は長さ高さ９m、長さ 56m、幅 19m の作業場であった[18]。鳥瞰図から大きさの違いも読み取れる。また、造船中のガレー船や、作業をしている工員も描かれている（◆図 19）。このように、施設内部を建物ら、人間に至るまで細部を描いていることから、ヴェネツィア共和国にとって最も重要であった活動拠点の場所や技術の高さを示していると推察される。

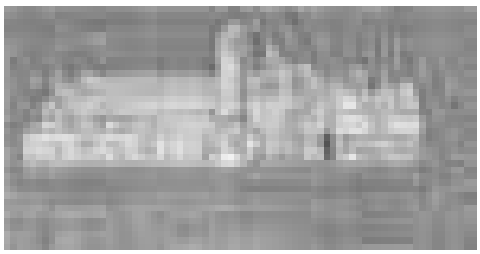


図 15　実際より大きく描かれたサン・マルコ水域に面した小広場

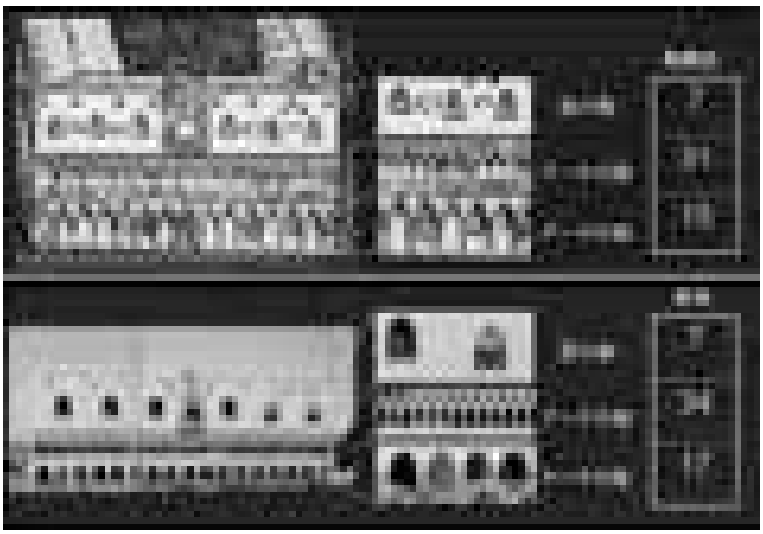


図 16　ドゥカーレ宮殿の比較　（上：鳥瞰図、下：現在）
（作成：三橋慶侑）

次に、サン・マルコ広場の正面であり、カナル・グランデの玄関口にあたる海の税関について見てみると、明らかに大きく描いている。周辺には大型の商船が停泊しており、港の中心であることがうかがえる。この商船は次のような順路でここにたどり着く。まず、アドリア海からラグーナに入り、ヴェネツィア本島から離れたラッザレットなどで検疫を受ける。その後、検査に合格した商船はこの税関を通るのである。税関では、商品を大型の商船から小舟に移し替え、商品はヴェネツィア本島や大陸の都市など次なる目的へ運ばれる。ここはまさに商品の集積地なのである。現在は、美術館に改修されており、その巨大な空間を引き継ぎながら、現代的に活用されている。また、海の税関のすぐ西側には、塩の倉庫が置かれており、ここも展示空間として利用されている。そして、ヴェネツィア共和国管轄下の穀物倉庫も、鳥瞰図では実際より大きく描かれていることから、政府の施設を際立たせる意図が読み取れる。

次に宗教施設に着目する。ヴェネツィアでは、教会を核として島が形成され、その小さな島がその後のコミュニティの基本単位となった。この鳥瞰図には 114 もの教会が描かれ[19]、小さな生活単位の集合体で都市が形成されていることがわかる。しかし、19 世紀に行われた教区の再編成による教会の閉鎖や、都市開発による教会の取り壊しなどの影響により、現在ではその数を減らしている。鳥瞰図には 47 の修道院、103 の鐘楼、同信会（スクオーラ）や小礼拝堂（オラトリオ）も描かれており、19 世紀の政策により本来の機能は失われたが、現在学校や美術館として外観が残っている施設もある。ここでは、鳥瞰図に描かれた宗教施設と外観が現存する施設とを比較し、考察する。

はじめに鳥瞰図全体において、多くの教会に名称が表記されていることに気づく。壁面の装飾は省略されているものの、名称は記載されている教会も存在する。このように教会の名称がはっきりと示されていることから、都市において教会がいかに重要な施設であったかをうかがい知ることができ、当時の強い信仰心が伝わってくる（◆図 20）。

鳥瞰図に中央位置するサン・マルコ寺院はイスラムの影響を思わせるドームが大胆に描かれ、ヴェネツィアの特徴的な建築を全面に押し出していることが読み取れる（◆図 21）。



図 17　アルセナーレの比較
（上：鳥瞰図、下：航空写真）

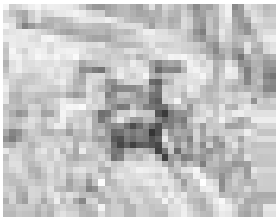
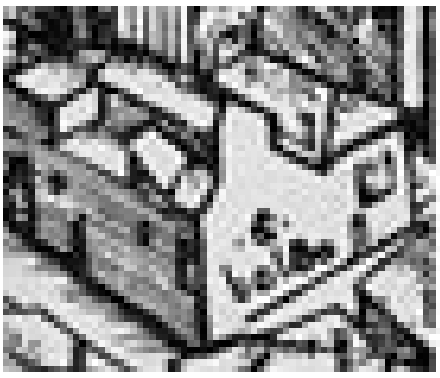


図 18　運河からアルセナーレへの入口



図 19　アルセナーレで作業をしている工員



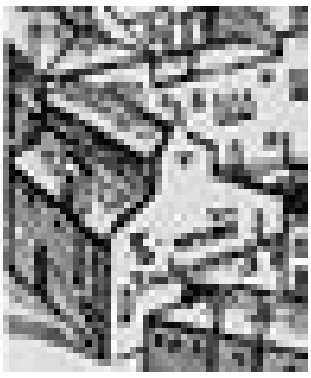


図 20　名称の表記のある教会

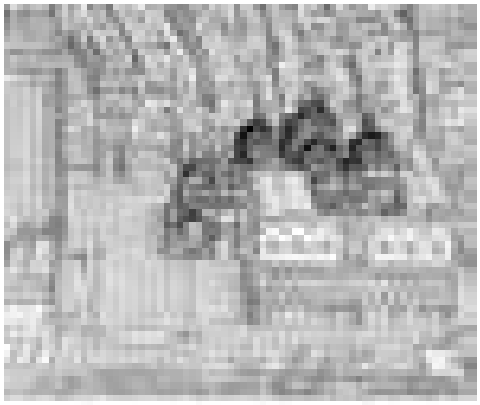


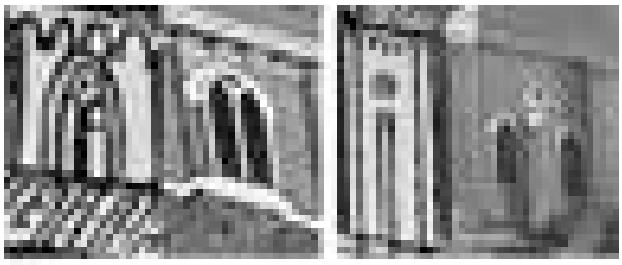


図 21　サン・マルコ寺院の比較
（上：鳥瞰図、下：航空写真）

鳥瞰図のなかで一際大きく、影も描かれていない教会がある。カステッロ地区の北側に位置するサンティ・ジョヴァンニ・エ・パオロ教会（S. S. Giovanni e Paolo）である。実際にサン・ジョルジョ・マッジョーレ教会の鐘楼から眺めると、明らかに大きい教会であることがわかる（◆図 22）。ドメニコ会修道士によって建設され、1430 年に献堂された[20]。プランは三廊式のバジリカ式で、ステンドグラスの施されたゴシック様式で開放的な空間である。鳥瞰図では、東西の奥行きに比べ高さのあるプロポーションで描かれ、この教会の特徴を示していることがわかる（◆図 23）。とくに側廊が高く描かれ、さらにステンドグラスは形までもが詳細に描かれ（◆図 24）、教会のなかでも、とりわけ都市のイメージを示すのに重要な建築様式であったことが推察される。この教会の西隣には、1487 年から 1490 年にかけて再建されたスクオーラ・ディ・サン・マルコ（Scuola di S. Marco）が立地する。この建物も実際より明らかに大きく描かれている。正面上部の曲線的な装飾は、1490 年から 1495 年にかけてマウロ・コドゥッチによって完成され[21]、鳥瞰図の作成時期に近いことから、新建築として重要な建築の一つであったと考えられる。ゴシック様式の代表的な宗教建築としてサン・ポーロ地区に立地する、サンタ・マリア・グロリオーザ・デイ・フラーリ教会（Chiesa di S. Maria Gloriosa dei Frari）が挙げられる（◆図 25）。実際と同じくらいの寸法で描かれており、ステンドグラスやバットレスの数がほぼ同じであり、正確に描かれていることがわかる。さらに、装飾も細かく描かれている。この教会の広場が舗装されていることからも、重要な施設の一つであり、教会自体に権力があったと考えられる。また、違う角度ではあるが、同じように描かれた宗教施設も見受けられた。これらのことから、教会は都市のイメージを強く表そうとする意図があると言える。さらに建設中の教会も描かれており、都市が発展しつつあることを示していると推察される。



図 22　サン・ジョルジョ・マッジョーレ教会の鐘楼から眺めたサンティ・ジョヴァンニ・エ・パオロ教会



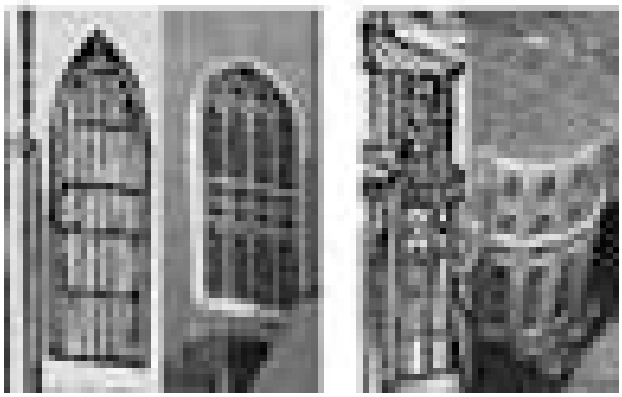


図 24　鳥瞰図における細部の描かれ方



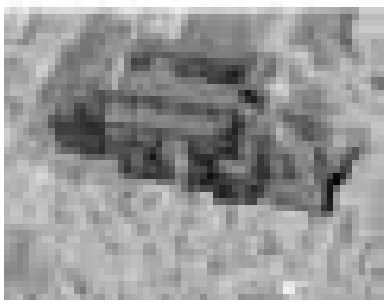


図 23　サンティ・ジョヴァンニ・エ・パオロ教会の比較
（上：鳥瞰図、下：航空写真）

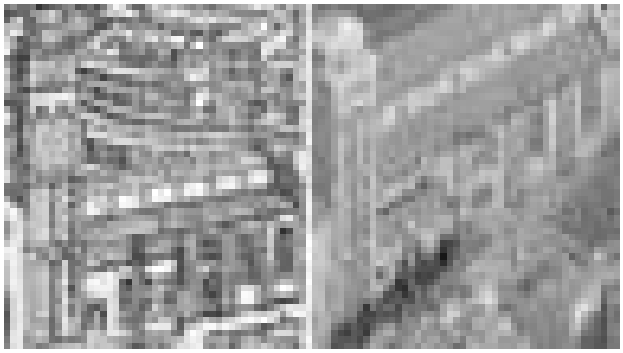


図 25　サンタ・マリア・グロリオーザ・デイ・フラーリ教会の比較（左：鳥瞰図、右：現在）（作成：三橋）

次にパラッツォを検証する。次のような五つの項目を設け、パラッツォをランク分けする。

1．実際よりプロポーションが同じか大きく描かれている
2．ファサードに影がない
3．すべての階において窓が描かれている
4．窓枠のレリーフ等の装飾が描かれている
5．そのほかの部分で詳細に描かれている

この五つの項目に該当した個数がランクに反映され、ランクの高いものほど象徴性があることになる。その結果、すべての項目に該当した最も象徴的なパラッツォは、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ（Rova degli Schiavoni）に立地するパラッツォ・ダンドロ（palazzo Dandolo、15 世紀建設）、カナル・グランデ沿いのパラッツォ・ジュスティニアン（Palazzo Giustinian、1474 年頃建設）[22] とパラッツォ・ピザーニ・モレッタ（Palazzo Pisani Mortetta、15 世紀中頃）[23] であった（◆図 26 ～ 28）。鳥瞰図と 1828 年の立面図 [24] とを比較すると、これらのパラッツォは改築された個所も見受けられるが、主階（ピアノ・ノービレ）は窓枠の数や形が同じであることから、詳細に描かれていることがわかる。また、ゴシック様式の特徴である先頭アーチ窓の形もはっきりと描かれ、豪華なファサードを都市のイメージとして全面に押し出している意図が感じられる。

次に四つの項目に該当したパラッツォでは、カナル・グランデに沿いに立地するパラッツォ・ベルナルド（Palazo Bernardo）が挙げられる（◆図 29）。このパラッツォも 15 世紀に建設されたゴシック様式の建物である [25]。窓枠の数や位置は読み取れるが、装飾はパラッツォ・ピザーニ・モレッタほど描かれていないことから、ランク 4 とする。そのほか、カナル・グランデ沿いのパラッツォ・コンタリーニ（Palazzo Contarini）（◆図 30）、パラッツォ・マノレッソ・フェッロ（Palazzo Manolesso Ferro）のようにファサードは影で覆われているが、窓枠の数やゴシック様式のアーチ窓を確認できるパラッツォも挙げられる。これらの建築もまた 15 世紀に建設されている [26]。

そして、三つの項目に該当したパラッツォでは、カナル・グランデ沿いに立地するパラッツォ・ドナ（Palazzo Donà）が挙げられる（◆図 31）。このパラッツォは 13 世紀中頃に建設された。1 階は間口いっぱいに柱廊（ポルティコ）が配され、運河に対して開放的な建築タイプであることが鳥瞰図からわかる。当時建物に直接船を横付けして荷作業が行われていたことが知られている。現在でも、3 層目にビザンチン様式のアーチ窓を残している。また、ビザンチン様式の特徴である、

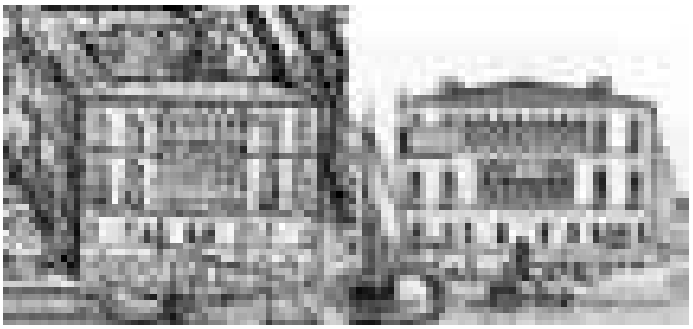


図 26　パラッツォ・ダンドーロ（左：鳥瞰図、右：1828 年立面図）
Il Canal Grande di Venezia descritto da Antonio Quadri e rappresentato in 60 tavole rilevate ed incise da Dioniso Moretti, Treviso : Vianello libri, 1981.

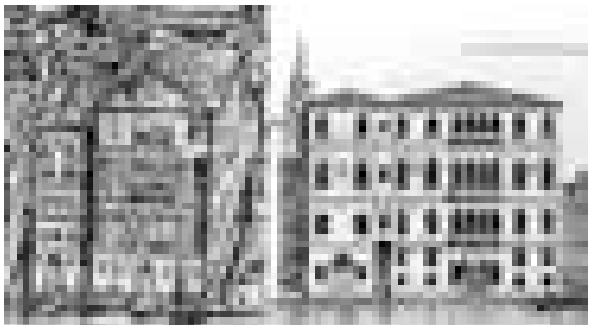


図 27　パラッツォ・ジュスティニアン
（左：鳥瞰図、右：1828 年立面図）　*Ibid*.

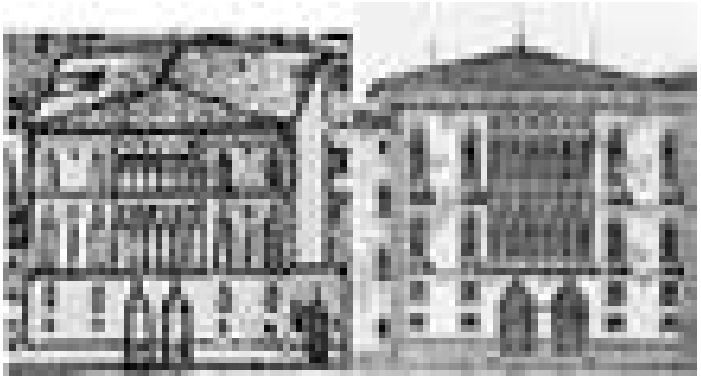


図 28　パラッツォ・ピザーニ・モレッタ
（左：鳥瞰図、右：1828 年立面図）　*Ibid*.

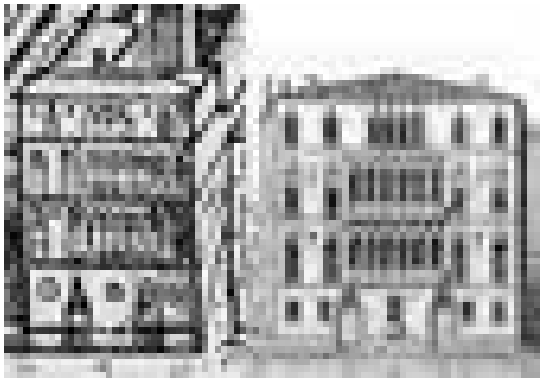


図 29　パラッツォ・ベルナルド
（左：鳥瞰図、右：1828 年立面図）　*Ibid*.

半円アーチには籠模様が装飾され、階を区分するコーニスには花模様が施されている[27]。鳥瞰図からは足の長い半円アーチと階を区分するコーニスのラインが確認できる。

このように、パラッツォを検証していくと、主にカナル・グランデに沿ってプロットが集中していることがわかる。これは、カナル・グランデは物資の船が行き交う主要な幹線路であったことから、貿易活動に注目した貴族たちがこぞって商館建築を建設したことに由来すると考えられる。とりわけ 15 世紀に建設されたゴシック様式のパラッツォが高いランクに位置づけられたことから、運河に開放された華やかな都市のイメージを示していると推察される。

また、サンタ・マリーナ運河（Rio de S. Marina）、サン・ジョヴァンニ・ラテラーノ運河（Rio de S. Giovanni Laterano）、サン・フランチェスコ・デラ・ヴィーニャ運河（Rio de S. Francesco de la Vigna）沿いにもランクの高いパラッツオが分布している。これらは、カナル・グランデとアルセナーレを結ぶ運河であり、最も重要な運河の一つであったと考えられる。現在でも比較的規模の大きな船の航行が可能な重要な運河である。サンタ・マリーナ運河上に立地するランク 4 のパラッツォ・ピザーニ（Palazzo Pisani）は 15 世紀に建設され、ゴシック様式である。

さらに、都市の内側にもランクの高いパラッツォが分布している。ランク 4 に位置づけられたパラッツォの例では、ファーヴァ運河（Rio de la Fava）沿いに立地するパラッツォ・ジュスティニアン・ファッカノン（Palazzo Giustinian Faccanon）が挙げられる。2012 年、郵便局として利用されているこの建物は、15 世紀後半に建設された。運河に面してゴシック様式のファサードが詳細に描かれ、運河からの視点を意識していると考えられる。また、広場でもランク 4 に位置付けられたパラッツォが見受けられた。サンタンジェロ広場（Campo S. Angelo）に立地するパラッツォ・グリッティ（Palazzo Gritti）は 15 世紀に建設されている。

以上のことから、パラッツォにおいては、プロットしたパラッツォに面している運河が、とくに重要なものであったと推察される。さらに、プロットした多くのパラッツォが 15 世紀に建設されていることから、当時の新建築を象徴的に示しているとも考えられる。同時に、強調して描かれた背景として、政治的に見ていく必要がある（◆図 32）。

一方、そのほかの住宅に着目すると、島のなかに存在する建物の数は正確に描かれ、屋上テラス（アルターナ）や煙突など細部も表現されており、当時の建築の外観を考察することができる。窓枠の数までは正確ではないが、運河から人がアクセスする開口部や艇庫（カヴァーナ）の開口部も描かれていることから、水路からのアクセスは重要視されていたと考えられる。



図 30　パラッツォ・コンタリーニ（左：鳥瞰図、右：1828 年立面図）*Ibid*.

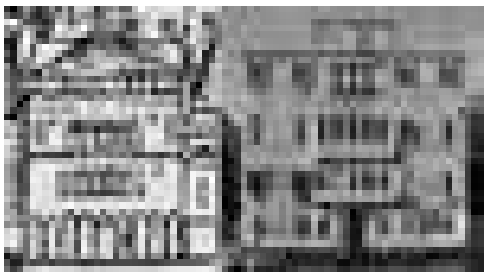


図 31　パラッツォ・ドナ（左：鳥瞰図、右：現在）



図 32　ランク 5～1 に該当するパラッツォの分布　　三橋作成の図をもとに作成

５．その他の空間の描かれ方

この鳥瞰図では様々な船舶も描かれており、15 世紀の舟運の姿がうかがえる（◆図 33）。アルセナーレから海の税関までは海洋型の大型帆船が数多く停泊しており、アルセナーレ付近に停泊された船には、修復をしている人も描かれている。また、サン・マルコ水域に停泊している大型帆船は、物資の検疫をおこなっている商船だと考えられる。17 世紀末、サン・マルコ広場近くのスキアヴォーニの岸辺（Riva degli Schiavoni）には、トリエステやザラ（Zara）などのアドリア海の港町に行くための船乗り場もあったという [28]。鳥瞰図から海の税関付近にも大型帆船の停泊が見受けられる。ここでは、小舟に荷を積み替える作業が行われていた。このようにサン・マルコ水域は港の中心であったことがわかる。

カナル・グランデ上に目を向けると、中型の帆船（ブルキオなど）も描かれており、この規模の帆船もカナル・グランデを航行していたことが知られる。とりわけリアルト橋の南側に多く係留されている。西側の岸はリーヴァ・デル・ヴィン（Riva del Vin）という名が残っており、ここではワインの荷揚げが行われていたという。また、陸の税関もあったことから物流基地であったことは間違いない。17 世紀末にはストラやヴィチェンツァ、モデナといった本土の町に行くための船乗り場も存在した [29]。また、カナル・グランデには無数の小舟と船頭も描かれていることから、カナル・グランデが交通の主要幹線路として機能していたと考えられる。小舟と船頭は小運河にも描かれており、より重要な運河に舟が描かれていると推察される。小舟においては、物資を輸送している手漕ぎ舟以外にもゴンドラやトラゲットなどの乗客専用の舟も描かれている。鳥瞰図に描かれたサン・トマ（S. Tomà）のトラゲット乗り場（スタツィオ）は現在も利用されている [30]。このスタツィオには階段状の岸も描かれていることから、重要な場所であったことがわかる。さらに鳥瞰図には、当時としては日常的に行われていたと考えられる潮干狩りの様子や、手漕ぎ舟競争（レガッタ）のような非日常的な様子まで描かれている。

このように様々な規模の船が詳細に描かれていることから、この鳥瞰図のもう一つの主役は船であったと考えられ、15 世紀末の活発な舟運に光を当てていることが読み取れる。

次に産業空間に着目すると、都市の端に点在していることがわかる。たとえば、木場はドルソドゥーロ地区のジュデッカ運河沿いとカナレジョ地区の北側に描かれている（◆図 34）。筏を組んだ木材や作業をしている人まで詳細に描かれていることから、資材として木材が非常に重要であったことをうかがい知ることができる。また、カンナレージョ運河近くの広い空間に小屋と物干し台のようなものが描かれており、これは 1740 年の史料 [31] から染色工場として機能していたと推察される。さらに、産業空間のなかでも詳細に描かれているものとして、造船所（スクエーロ）が挙げられる。カンナレージョ地区とドルソドゥーロ地区に集中しており、船を中心とした都市であることが、ここからもうかがえる。スクエーロは２種類に分けられ、一つは都市の外側では比較的大きな商業用の帆船が扱われ、もう一つは都市の内側の小運河沿いではラグーナ用の小舟が扱われた [32]。鳥瞰図からその舟の大きさの違いを読み取れる。ジュデッカ運河沿いのリーヴァ・ディ・サンタニェーゼ（Riva di S. Agnese）では、桟橋の脇の杭に網がかけられていることから、漁師の存在も予想できる。

そして、鳥瞰図の周辺部分には、樹木や浜辺も描かれ自然空間が広がっており、15 世紀末はまだいわゆる田舎のような風景もあったことがわかる。樹木に関しては、低木や高木の違いがわかるだけでなく、修道院のなかにイトスギが描かれていることまでも読み取れる。また、菜園ではぶどう棚も詳細に描かれており、15 世紀末に何を栽培していたのか考察できる。また、カンナレージョ運河沿いのサン・ジェレミア教会（Chiesa di S. Geremia）やサン・ジョッベ修道院（Conevnto di S. Giobbe）の脇には墓地も描かれている [33]。ヴェネツィア共和国崩壊後の 19 世紀、ナポレオンの支配下でサン・ミケーレに墓が整備される以前、町中に墓が分散していたことを示している。このように都市の周辺部分の土地利用に関しても読み取ることができる。

最後に人がどのような場所に描かれているのか考察する。運河沿いの道ではトラゲットを待つ人や舟から降ろした物資を運ぶ人が描かれ、舟の上では船頭のほかに、舟を修復している人、帆をたたむ人も描かれている。ほかに、漁師や潮干狩りをする人も描かれている。一方、島の内陸部にはほとんど人が描かれていない。このことから、水と関係の深い場面に描かれていることがわかる。

内陸部においては、共和国の管轄であるアルセナーレや木場で作業をしている人の姿があり、重要な施設に人が描かれている。さらに、修道院の菜園にはカップルまでも描かれており、都市における日常的な様々な活動を伝えようとする意図も感じられる。

以上のことから、産業空間や人において、水と結びついて発展した 15 世紀ヴェネツィアの様子が描かれ、それをベースにしながら、政府の施設や教会、パラッツォといった施設が象徴的に描かれ、都市のイメージを強く打ち出そうとする政治的・社会的意図が読み取れた。とりわけ、ゴシック時代に建設された建物が強調され、15 世紀末の華々しい都市景観を打ち出していると考えられる。そして、とくにカナル・グランデ沿いと海の玄関口であるサン・マルコ水域が強調されて描かれていることから、ヴェネツィアが海洋都市国家として強く認識されていたことが確認された（◆図 35）。

このように、鳥瞰図からヴェネツィアの空間全体の使い方を詳細に読み取ることができる。水の都市として都市生活がいかに営まれているのかが明らかになった。



図 33　様々な船舶

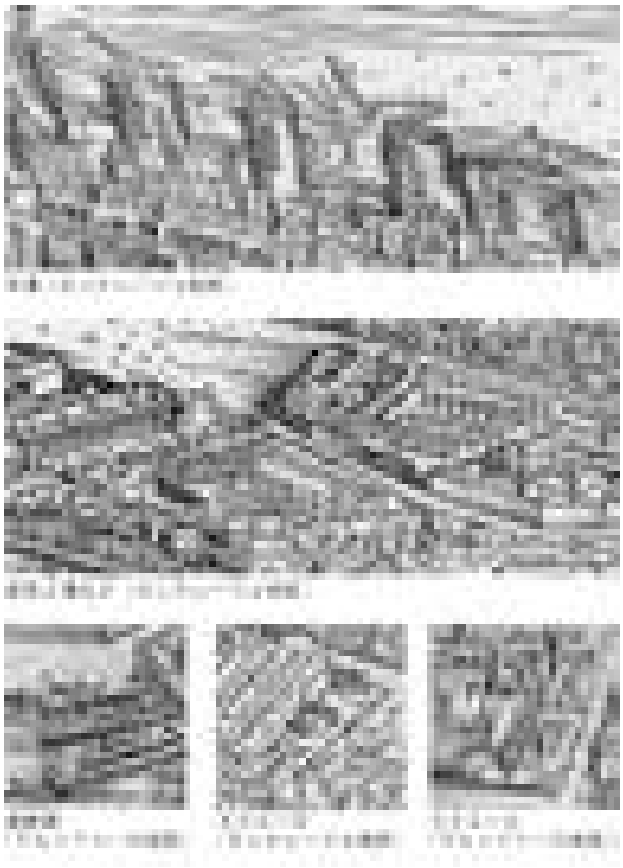


図 34　産業空間

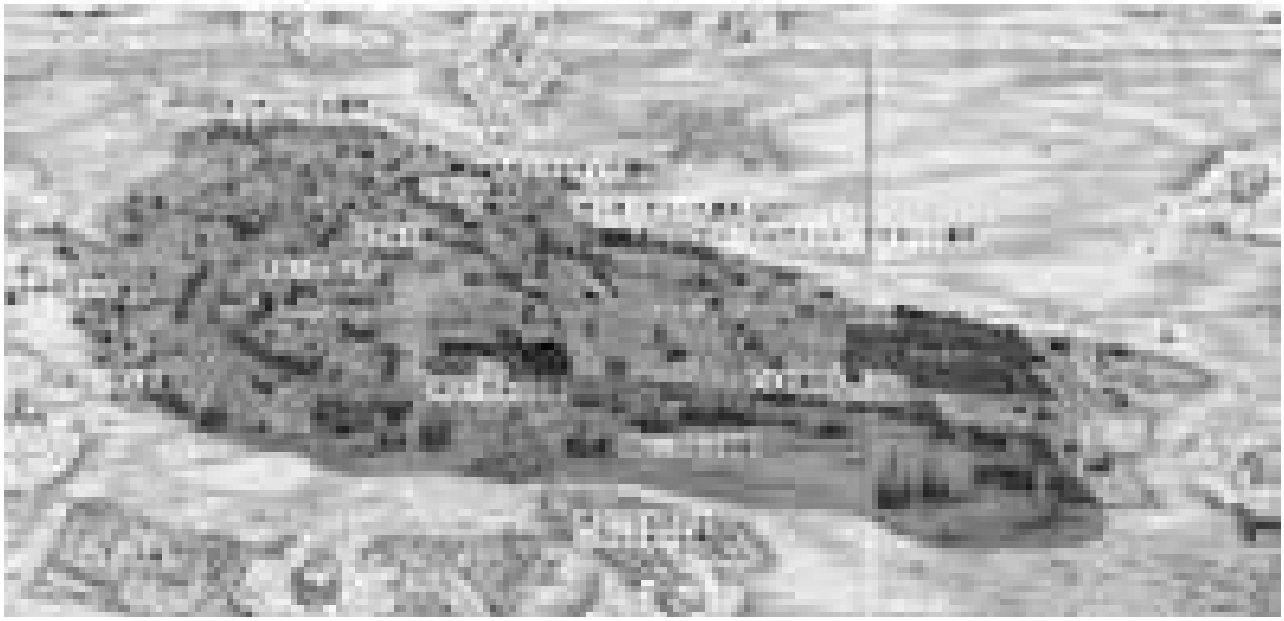


図 35　象徴的に描かれている空間、施設、船舶の分布（作成：三橋、樋渡）

第２節　近代ヴェネツィアにおける都市発展と舟運が果たした役割

１．はじめに

ヴェネツィアは東方貿易で栄え、多くの舟が行き交う海洋都市として発展し、舟と徒歩だけで成り立つ個性的な都市空間をつくりあげた[1]。ヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図にも現れているように水と密接に結びついた建築が建てられ、まさに水の都が形成された。しかし、1797 年、ナポレオンの占領によりヴェネツィア共和国が崩壊すると、陸の視点から都市の再編成が行われ、それまでの都市構造を一変させる。運河の陸化や橋の建設が行われ、歩行空間の充実化が推し進められた。次のオーストリア支配下では、ヴェネツィアが初めて本土と陸路で繋がれたことにより、島だけで成り立っていた都市構造に大きな変化をもたらす起点となった。続くイタリア王国統一後には、近代港湾の建設が行われ、リアルトやサン･マルコ水域を中心とした都市に分散していた港の機能は､この近代港湾に集約されていった。都市と港が一体となった都市構造は大きく崩れたのである。そして、本土のマルゲーラ港を開発するに至り、産業都市として発展していく。さらに、1930 年代になると自動車社会の波に押され道路橋も建設された。このように、近代化が進むにつれヴェネツィアもほかの都市と同様に、大規模開発が行われ、鉄道や自動車といった陸の交通を受け入れてきた。しかし、ヴェネツィアがほかの都市と違うのは、近代化のなかで多くの都市は水際の大規模開発や河川の埋立てなどによって水辺が生活から切り離されていくなかで、ヴェネツィアにおいては現在も水の都市の固有性が維持され、多くの船が行き交っている点である。こうした近代化の波を受けながらも世界でも類まれな水の都市をつくり上げた事実を見直す必要がある。

ヴェネツィアの 19 世紀から 20 世紀初頭に関して、従来行われてきた個々の都市計画[2]を扱った歴史的研究の成果を用いながら、時代を通して都市全体の変化を歴史的に俯瞰し、意味づけることが求められている。また都市インフラである舟運に注目し考察を行う必要がある。そこで第２節は、とりわけ都市の再編成が大きく行われた、鉄道の建設から道路橋の建設までの時期に焦点をあて、個々に扱われてきた都市計画史を、舟運の視点から時代を通して歴史的に俯瞰しながら、水の都市ヴェネツィアの近代化の特徴を描き出すことを目的とする。また、各時代における舟運の役割を考察する。

はじめに、ヴェネツィア共和国時代の都市構造と舟運の状況を把握し、水の都市ヴェネツィア本来の都市構造の特徴を浮かび上がらせる。次に鉄道、港湾、道路橋の建設による都市構造と舟運への影響をそれぞれ明らかにする。ここでは、文献史料に加え、ヴェネツィア建築大学に保管されたプロジェクト図面を用いて計画段階の時代背景の考察を行う。舟運においては、当時の地図や時刻表などを活用しつつ現地調査を実施し、これに文献史料[3]の考察を加え航路復元を行って、各時代における舟運の役割を分析する。

2．島で構成される都市と舟運

はじめに、ヴェネツィア共和国時代、島だけで成り立っていたヴェネツィア特有の都市構造を概観し、都市インフラである舟運の状況を把握しながら、水の都市ヴェネツィア本来の都市構造の特徴を浮かび上がらせる。

ヴェネツィアの都市構造

ヴェネツィアは特有の地形に形成された独特な町である。大陸から流れ込む多くの川からの土砂の堆積により浅瀬が生まれ、またアドリア海の波により自然堤防のような細長い島ができた[4]。こうして誕生した地形「ラグーナ」は水深が浅く水路が迷路のように入り組み、敵船の侵入を防ぐ役割を果たした。しかしここでの生活は、高潮や土砂の堆積など、自然との闘いでもあった。このように独特な環境のなかで固有の文化を形成したヴェネツィアは、現在でも、舟運が人々の暮らしと切っても切れない関係として多様に活用されている。

ヴェネツィアの繁栄は東方貿易から始まった。金、銀、鉄、絹、毛皮、香辛料、砂糖等各地からあらゆる商品がここに集まり、国際的な大商業中継地として発展した。交易は帆船や手漕ぎ舟で行われ、ラグーナ内や都市内には多くの舟が寄港し、大変なにぎわいを見せた。その港と一体となった都市構造を、まずは、既往の研究に基づきながら交易の舟運ルートに沿って見ていきたい。

東方の国からアドリア海を経てラグーナに入港した商船は、ヴェネツィア本島から少し離れた島[5]で検疫を受け、その後サン・マルコ水域からカナル・グランデの入口に位置する海の税関（ドガーナ・ダ・マール）を通り、ここで商船は荷を積み替える（◆図 36）。街に荷揚げされ、一時保管される物資には関税がかけられ、それが共和国の重要な歳入となった[6]。主にワイン、オイル、小麦、香料等が扱われた。これらの物資はヴェネツィア内や近郊の大陸都市はもちろん、国を越えてヨーロッパ中へと輸送された。また、この海の税関に対し、本土（テッラフェルマ）の河川や運河を通じ、ヨーロッパやイタリアの都市からラグーナに入る商船の物資は、リアルトにある陸の税関によって管理された[7]。

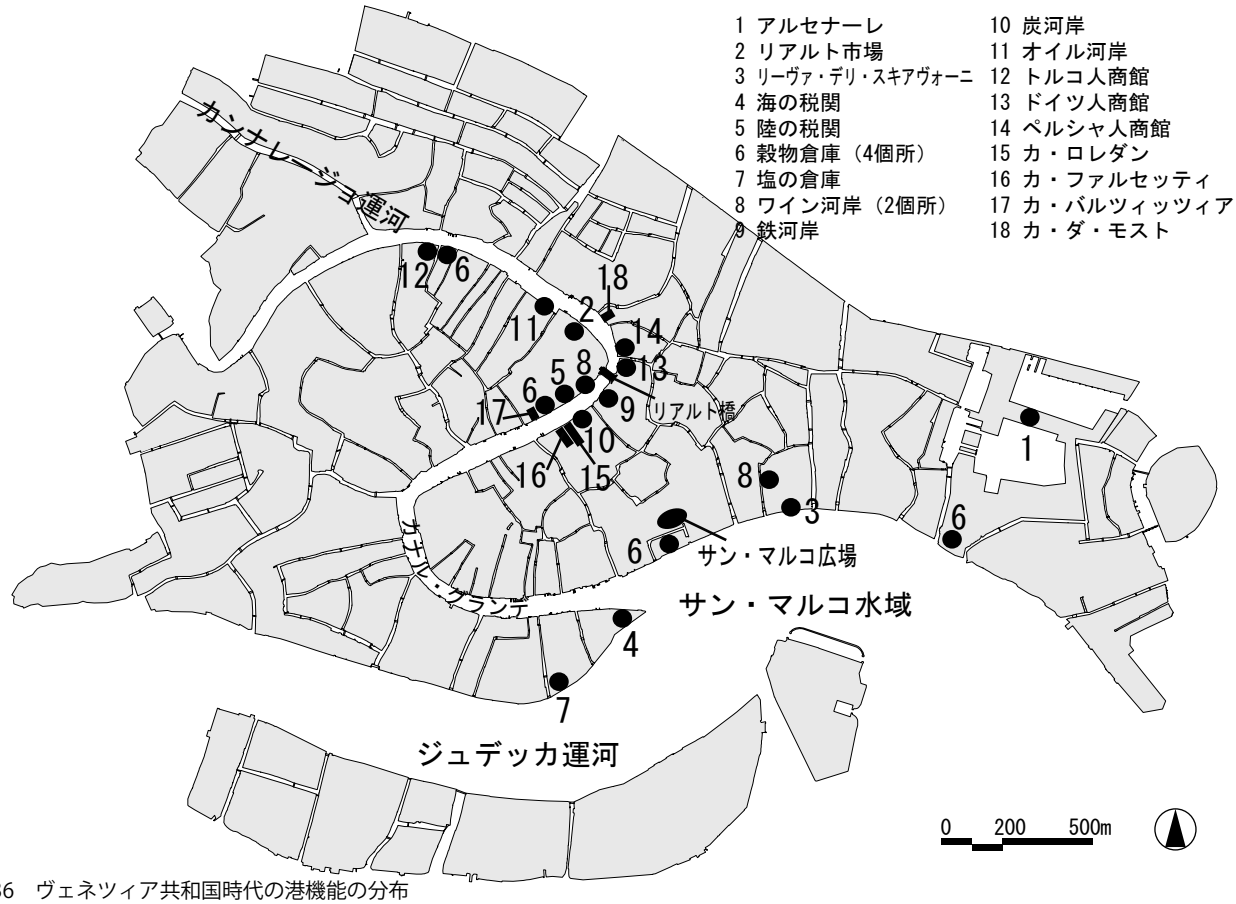


図 36　ヴェネツィア共和国時代の港機能の分布
陣内秀信『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』講談社現新書、1992 年、p.89. をもとに作成

輸入品のうち、穀物と塩については共和国の管理下に置かれ、公的な倉庫に保管された。穀物倉庫は 4 個所つくられた。アルセナーレすぐ近くのサン・マルコ水域に面した所、サン・マルコ小広場のすぐ脇、リアルト地区のサン・シルヴェストロ付近、カナル・グランデ沿いにあったトルコ人商館の隣である[8]（◆図 37、38）。この倉庫はカナル・グランデに面して専用の岸を持ち、運河に直接面して建つほかのパラッツォとは明らかに違うことがわかる。塩の倉庫はアルセナーレ近くにあったが、後に海の税関の西側に移された。さらに物資は種類によって荷揚げする岸が決められおり、検査が行われ、税がかけられた。たとえばワインはリアルト橋の南西とサン・ザッカリア近くの岸である（◆図 39）。ここは現在もワインの地名を残しており、当時の記憶をとどめている[9]。ほかにも、鉄、炭、オイル専用の岸が挙げられる（◆図 40）。そしてこれらの物資は各倉庫に運ばれ、次の出荷まで保管された。都市内には今でも倉庫にちなんだ地名が多く見られることから、いかに物流で栄えていたかがうかがえる[10]。

また、港の施設であった商館は商人貴族の活動を支える拠点として、リアルトを中心にカナル・グランデ沿いに建てられた[11]。12、13 世紀に建設されたカ・ロレダンやカ・ファルセッティに代表されるように、1 階が運河に面して開放的な構成をとるのが特徴である（◆図 41）。たとえば、トルコ人商館やドイツ人商館は運河に直接面して建っており、物資の搬入出をしやすくしていることが見て取れる。これらの商館では、東方からやってきた舟を直接横付けし、物資を荷揚げすると、1 階の倉庫に入れ、次の目的地への出荷まで一時保管したのである。また、商館は商談場、宿泊施設を兼ね備えた複合施設だった。このように、ヴェネツィア共和国時代においては、ヴェネツィア本島の東側が都市の玄関口として機能し、サン・マルコ水域とリアルトを中心として都市全体に港の施設が分散した都市を形成していたことがわかる（◆

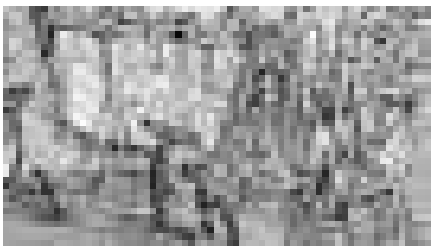


図 37　アルセナーレの近くの穀物倉庫

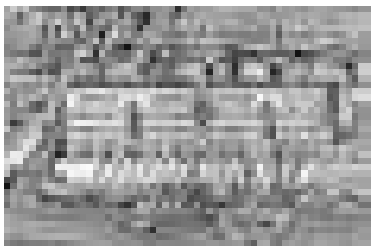


図 38　サン・マルコ脇の穀物倉庫

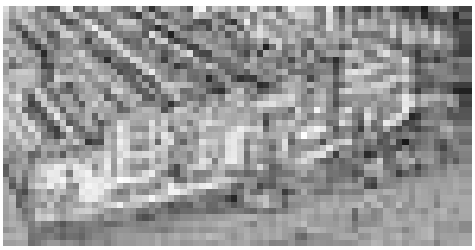
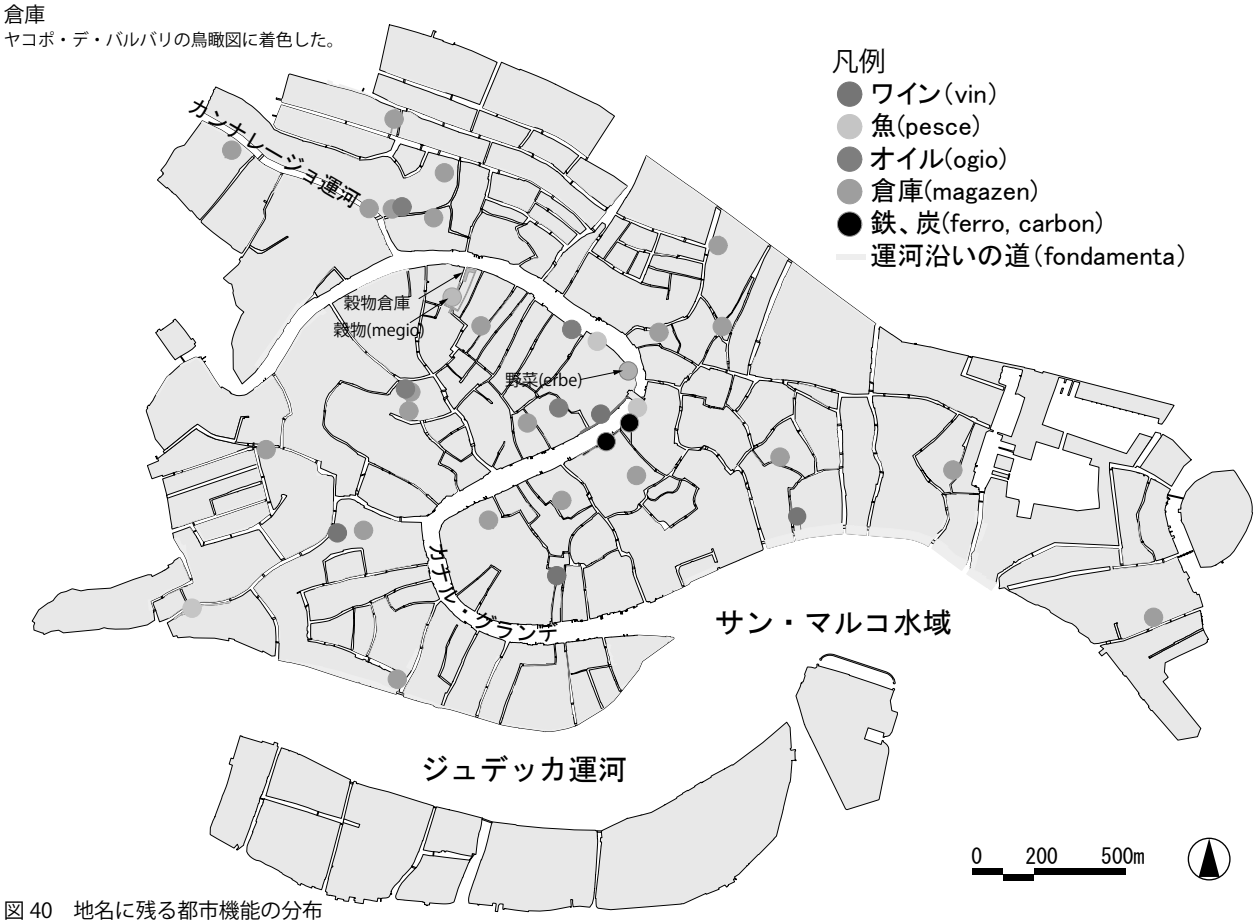


図 39　リアルトのワイン岸



ヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図に着色した。

図 40　地名に残る都市機能の分布

図 36、42)。都市と港が融合し、舟によって交流が密に行われた舟運都市を築き上げていったのである。

ここで、舟運を支える造船所（スクエーロ）についても触れておきたい（◆図 43、44)。ヴェネツィア共和国も終わり頃の 1740 年の工場の数[12]から、生産活動が盛んであったことがうかがえる（◆図 45)。全体として都市の周辺の部分に多く、とりわけ西側に多く位置している。そのなかでも、小さなスクエーロが最も多いことがわかる。ヴェネツィアに暮らす人々にとって舟は足であり、それを修理するスクエーロは重要な存在であった。いわば、「舟の病院」といったところだろう。スクエーロはカンナレージョ地区とドルソドゥーロ地区に多く存在し、カステッロ地区に少ない。カステッロ地区には国営造船所（アルセナーレ）があるためであろう。13 世紀にできたアルセナーレによって、小さな民間のスクエーロはそれに統合、吸収された[13]という指摘があるが、◆図 45 から、スクエーロは 18 世紀においても都市内に数多く存在したことが確認できる。

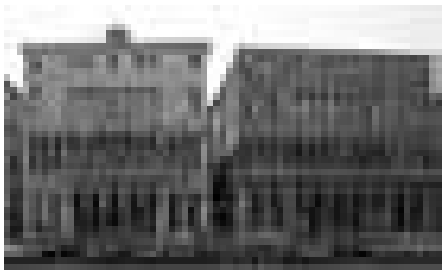


図 41　12、13 世紀に建てられた
カ・ロレダン（左)、カ・ファルセッティ（右）

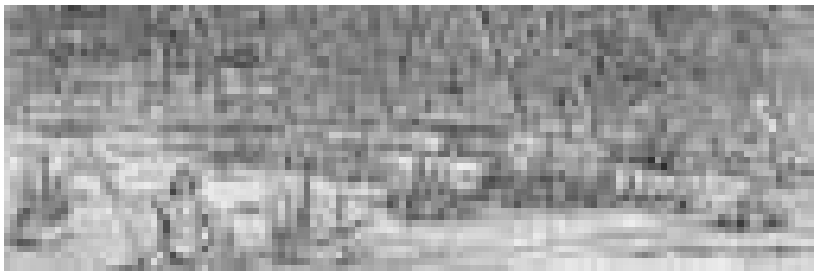


図 42　1500 年　サン・マルコ水域

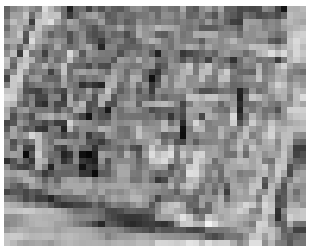


図 43　1500 年　スクエーロ
ドルソドゥーロ地区



図 44　2008 年　スクエーロ
カンナレージョ地区

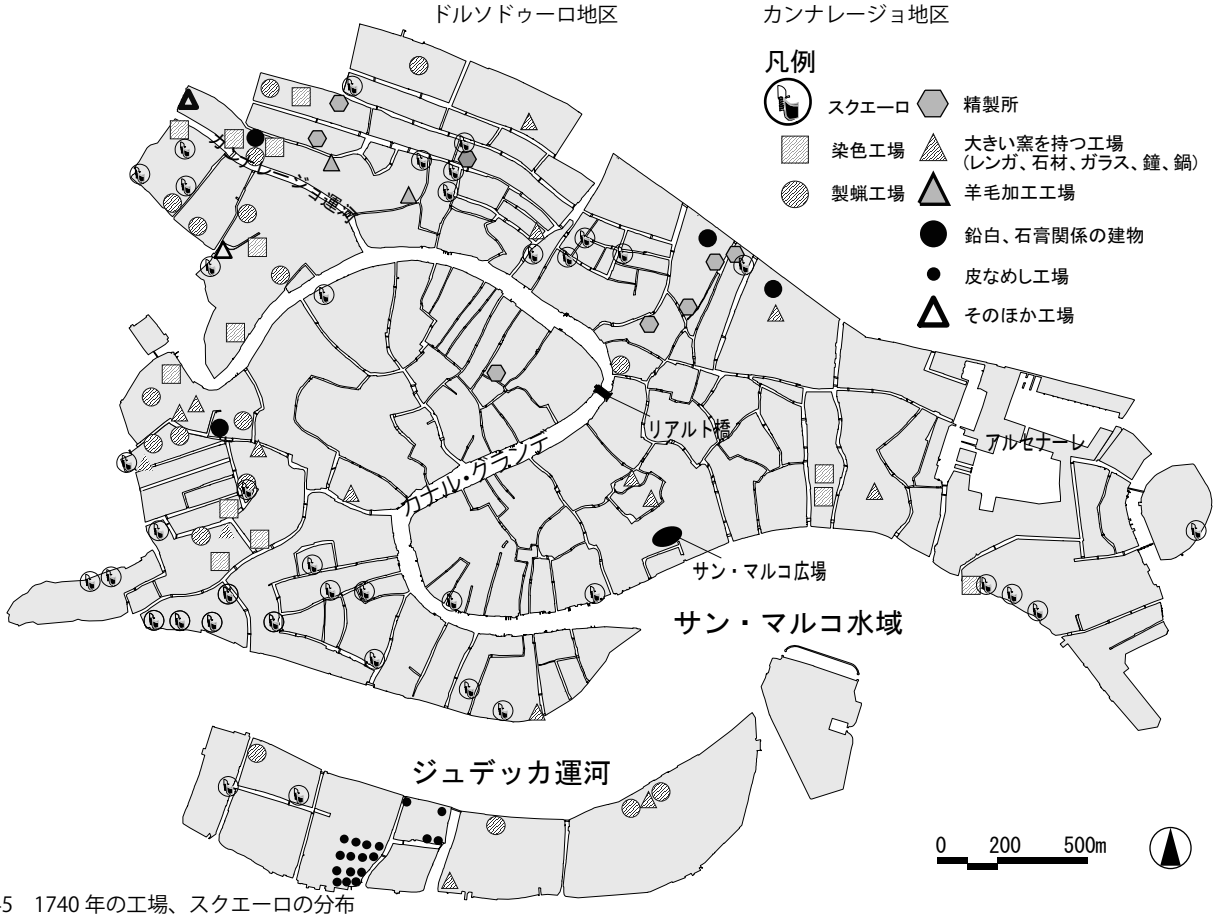


図 45　1740 年の工場、スクエーロの分布
Ennio Concina, *Venezia nell'età moderna : struttura e funzioni*, Venezia : Marsilio Editori, 1989, tavola IX, X をもとに作成

都市内外を結ぶ渡し舟

次に、ヴェネツィア共和国時代の乗客輸送の状況について触れる[14]。この頃の都市内交通は 1697 年のヴィンチェンツォ・コロネッリ（Vincenzo Coronelli）の地図[15]からおおよその位置を読み取ることができる。この地図に記載された渡し舟（トラゲット）の位置を現在の地図に落とすと◆図 49 のようになる。この図は、グリエルモ・ザネッリ（Guglielmo Zanelli）の研究[16]をもとに、1697 年の地図、1500 年出版のヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図、絵画なども参照し、作成した（◆図 46、47）。また、カピテッロ（capitello）の位置と通り名に残る「トラゲット」通りを参考にしながらトラゲットの場所を特定している（◆図 48）。カピテッロは、現在のトラゲット乗り場にも置かれているマリア像の小祭壇である。1697 年に存在したいくつかのトラゲット乗り場には、今もカピテッロが置かれており、当時の乗り場の位置を特定できると考えられる。1697 年には、カナル・グランデの対岸を 23 本のトラゲットで接続していたことがわかり、都市内を活発に移動していたことがうかがえる（◆図 49）。この時代、カナル・グランデにはリアルト橋 1 本しか架かっておらず、対岸に渡るためにはトラゲットが利用された。自家用舟以外で運河を渡る手段がなかったためトラゲットが発展していたと考えられる。また、ジュデッカ、サン・ジョルジョ・マッジョーレに渡すトラゲットも存在した。さらに、輸送距離によって料金が異なる乗客輸送事業も存在し、ノロ（nolo）と呼ばれていた。1697 年のトラゲット状況から、リーヴァ・デル・ヴィンではトラゲットが大変密集していたことがわかり、ここは経済の中心と政治の中心を結ぶ大切な船路であったと推

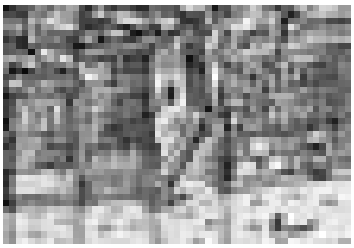


図 46　1500 年　サン・トマのトラゲット乗り場
ヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図

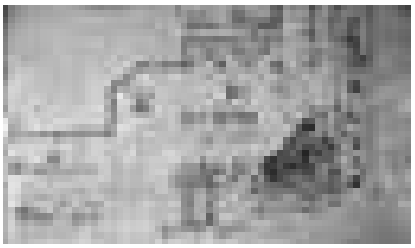


図 47　1720 年　ジュデッカのトラゲットの乗り場の平面図
国立ヴェネツィア文書館（以下 A.S.Ve. と略す）, *Savi ed esecutori alle acque*（以下 S.E.A. と略す）, *Relazioni*, b.54, dis.29.



図 48　カピテッロのあるかつてのトラゲット乗り場

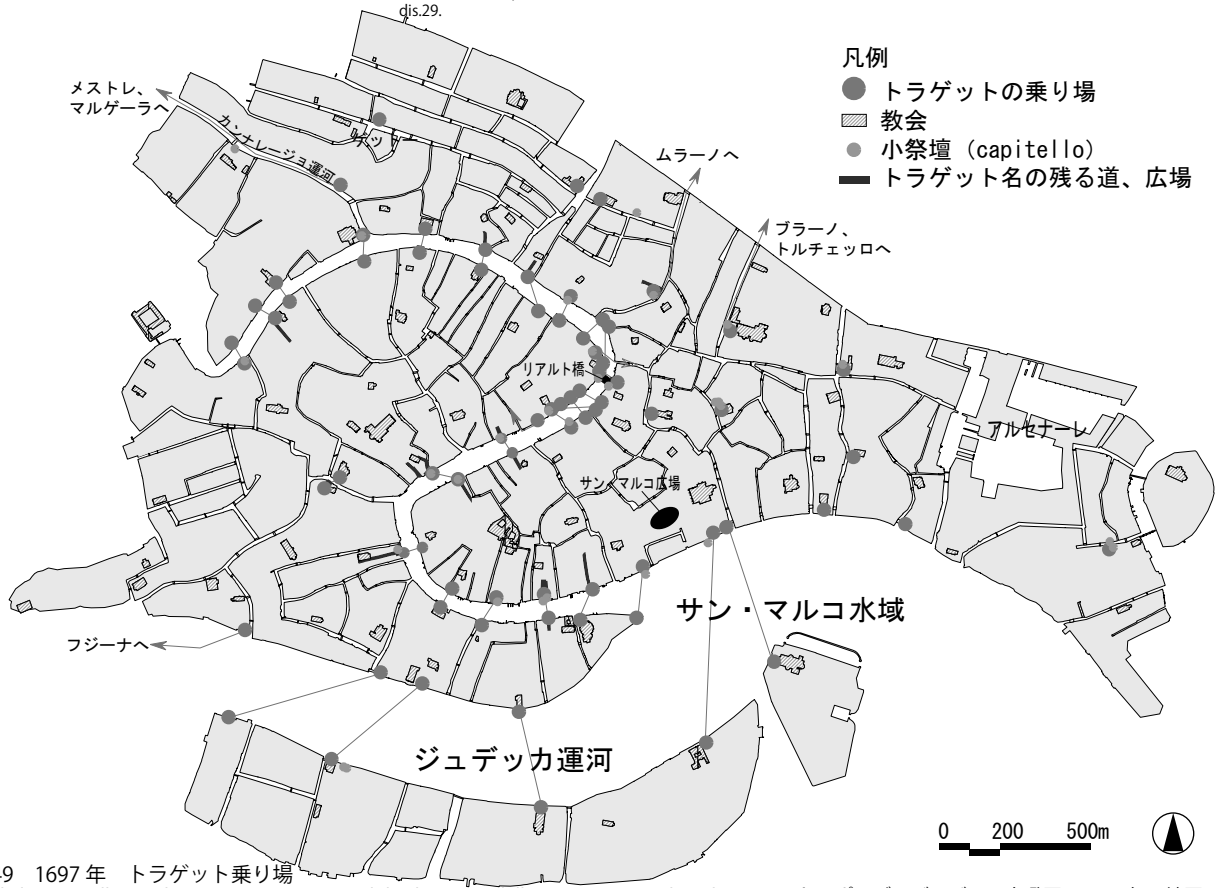


図 49　1697 年　トラゲット乗り場
Guglielmo Zanelli, *Traghetti veneziani : La gondola al servizio della città*, Venezia : Il cardo, 1997、ヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図、1697 年の地図、現地調査などをもとに作成

測される。17 世紀末のトラゲットは各島にほぼ一つの割合で展開していたことから、市民の足としていかに重要であったかをうかがい知ることができる。

そして、ヴェネツィア本島とラグーナの島々、周辺の都市、さらにはアドリア海を越える乗客輸送も存在した（◆図50）。G. ザネッリの研究[17]から、とりわけリアルト市場周辺に乗り場が集中しており、メストレ、ストラなどのヴェネツィアに程近い町へ行くための乗り場があったことが知られる。また、内陸の都市のモデナやヴィチェンツァ、パドヴァといったヴェネト州の都市に行く輸送船の乗り場もあった。これらのトラゲットの乗り場は都市機能と結びついていたことが知られている[18]。ヴェネツィアの北側には、シーレ川沿いの都市トレヴィーゾ、北ラグーナに位置するムラーノ、ブラーノ方面への乗り場があり、ヴェネツィアの南西に位置するジュデッカ運河沿いには、ドーロ、ストラなどの貴族の別荘（ヴィッラ）が建つ旧ブレンタ川沿いに行くための乗り場があることがわかる[19]。さらに、サン・マルコ水域には、国内外の長距離線用の乗り場が集中している。最も遠い目的地としては、アドリア海沿岸のトリエステ、フィウメ、ザーラといった都市が挙げられている。このように、舟はあらゆる場所からヴェネツィア本島内部へアクセスしていたことが推測できる。

以上のことから、共和国時代のヴェネツィアは、都市の東側に位置するサン・マルコ水域が港の玄関口として機能を持ち、そこことリアルトとを結ぶカナル・グランデに沿って港機能が広がる分散型の港構造という特有の都市構造をもつ水の都市であったと言うことができる。また、遠距離用の乗り場も都市内に分散されていたことから、あらゆる場所からヴェネツィア本島内部へとアクセスされていたと推測され、カナル・グランデを横断するトラゲットが無数に存在する活発な舟運都市であった。

行先
1．フジーナ
2．ミラーノ (Mirano)、ドーロ、ストラ、ピオーヴェ・ディ・サッコ　（毎朝）
3．ヴェローナ
4．ヴェローナ、パヴィア
5．ロレオ、カヴァルツェレ、アドリア、ヴェローナ
6．ポヴェリア、マラモッコ、ペッレストリーナ、キオッジア、レディナーラ、
（リミニ、セニガッリア、アンコーナ）　（土曜日の夜）
7．カオルレ、ラティザナ、マエアノ、ムスコリ、パルマノーヴァ、（ブラッツァ、レジーナ）
（水・土曜日）
8．カオルレ
9．（トリエステ、カポディストリア、ピラノ、フィウメ、スパラート、ザラ）
10. カザーレ、フォルナーチェ、メオロ、フォッセッタ
11. サン・ジャコモ・イン・パルード、ブラーノ、トルチェッロ、フォッセッタ
12. トレヴィーゾ
13. カンパルト
14. ボッテニーゴ
15. ミーラ
16. マントヴァ
17. ピオーヴェ・ディ・サッコ、モデナ
18. ヴィチェンツァ
19. ストラ（水・土曜日の夜、ボローニャ行は土曜日）
20. ジェモナ、フェッラーラ、ボローニャ
21. ポルデノーネ、ポルトブッフォレ
22. ポルトグルアーロ
23. ヴィチェンツァ
24. ムゼストレ、カザーレ、メオロ、フォルナーチェ
25. パドヴァ、サン・ジョヴァンニ、パドヴァ・ポルテッロ、エステ
（朝・夜、エステ行は土曜日の夜）
26. ミラーノ (Mirano)
27. メストレ（毎朝）

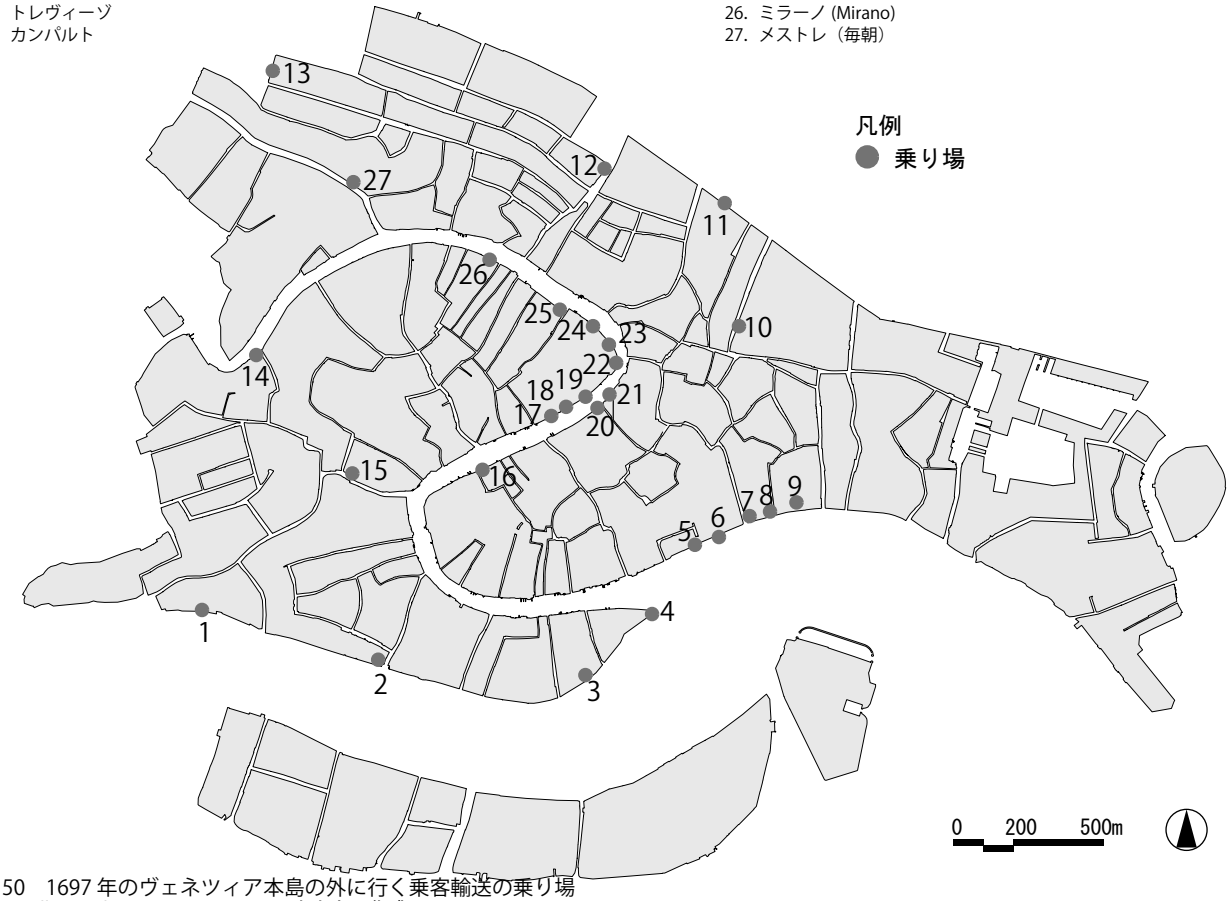


図 50　1697 年のヴェネツィア本島の外に行く乗客輸送の乗り場
G. Zanelli, *Traghetti veneziani, op.cit.*, をもとに作成

３．鉄道橋の開通と舟運

ヴェネツィアは 1797 年のナポレオン占領とともに共和国時代の幕を閉じる。その後、フランス、次いでオーストリアに統治され、陸の視点から都市整備が行われ、それまでのヴェネツィアは一変した。また、技術革新によって登場した鉄道や蒸気船は、これまでの手漕ぎ舟や帆船にとって代わった。ここでは、ヴェネツィアの都市を最も大きく変化させた要因のひとつである鉄道橋に着目し、鉄道橋の建設計画と架橋後の舟運の変化と役割を考察する。

鉄道橋の建設計画

本土とヴェネツィアを結ぶ提案はすでに 1763 年からあった。ヴェネツィア共和国の経済的な衰退が進むなか、島と本土を結び経済回復を図るという商業活動の解決策が提案されたが、本来の孤立した都市を混乱させると考え、実現されなかった[20]。しかし、ヴェネツィア共和国崩壊後、19 世紀初頭にもなると、ヴェネツィア本島と本土との接続が常に叫ばれ、必要に迫られていた。ナポレオン統治時代には、アルセナーレからチェルトーザを通り、サンテラズモを経由してカヴァッリーノまで結ぶ計画があった。オーストリア支配下の 1823 年には、ルイジ・カザリーニによって、本土からサッカ・ディ・サンタルヴィーゼまでラグーナの上を架橋する提案がされた。ヴェネツィアの経済が落ち込むなか、ヴェネツィアに商業の中心を引き戻し、活気を取り戻すことが目的であった。カザリーニの計画はジュゼッペ・ピコッティによって再開された。1830 年ピコッティの計画では、本土とラグーナに浮かぶサン・セコンドとを結ぶ橋が描かれ、橋の両端とサン・セコンドの周辺には並木がデザインされており、快適な歩行者空間が計画されている（◆図 51 下部）。また、橋は島の真ん中を通り、中央には馬車が描かれている。この馬車は本島内まで乗りいれている。さらに、橋の本島側、カンナレージョ地区のサンタルヴィーゼからスクオーラ・ヌオーヴァ・デッラ・ミゼリコルディアまでも描かれており、運河を埋め立て、馬車が走れるような幅の広い道路が計画されている（◆図 51 上部）。つまりこの絵から、舟運からの視点ではなく、陸からの視点で都市計画が行われていることが読み取れる。また、1836 年の、エンジニアのバッカネッロと現場監督のガスパレ・ボンデッティ・クロヴァートによる提案も、陸の視点から計画された例として挙げられる（◆図 52）。橋は本土からラグーナを越えてジュデッカに渡され、ジュデッカの南端を通り、さらに運河を越えてサン・ジョルジョ・マッジョーレまで渡されている。港の中心であるサン・マルコ水域に面し、舟運と鉄道の接続を試みた強烈な鉄道橋のプロジェクトである。ヴェネツィア経済の向上を図るため、大陸側で進む鉄道敷設の波を本土からヴェネツィア本島まで引っ張る検討がされた。しかし、この計画はヴェネツィア本来の都市組織を破壊しかねないという理由で実現されなかった[21]。

本格的に鉄道計画が動き出したのは、1835 年、ロンバルド・ヴェネト王国の二つの首都を結ぶ、ミラノ―ヴェネツィア間の鉄道計画である（◆図 53）。経済が向上しつつあるミラノから、鉄道を介してヴェネツィア本島内に市場の流れを導くという経済回復を図ったものだった。鉄道橋の建設案はエンジニアのトンマーゾ・メドゥーナに委ねられた。そして 1836 年、メドゥーナによって本土とヴェネツィア本島をつなぐ五つの計画案が提出された[22]（◆図 54）。一つ目は、本

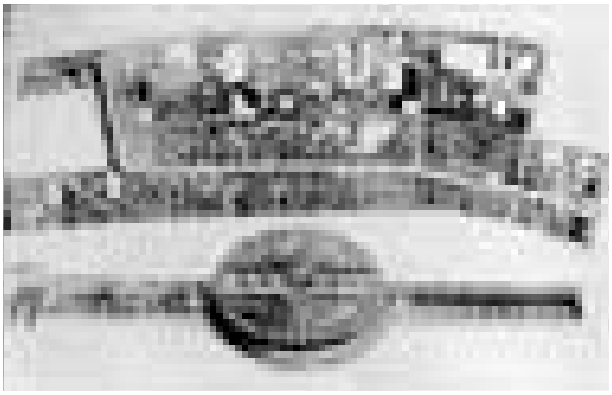


図 51　1830 年　ジュゼッペ・ピコッティの計画
（上）橋の到着点からミゼリコルディアまで
（下）サン・セコンドに架けられた橋
Laura Facchinelli, *// ponte ferroviario in laguna*, Spinea : Muotigraf, 1987, p.19.



図 52　1836 年　ガスパーレ・ビオンデッティ・クロヴァートのヴェネツィア鉄道駅計画
Ibid., p.24.

土のメストレから出発し、フォルテ・ディ・マルゲーラの南側を通り、サン・セコンド運河に並行し、ヴェネツィア本島の北西端にあたるサン・ジョッベに着く。この線路の全長は 3165 mで、大きい帆船の行き交う重要な運河、コロンボラ運河を通る。二つ目は、一つ目より 120 m長く、サッカ･ディ･サンタ･ルチアに着く。三つ目は、メストレからフォルテ･ディ・マルゲーラの北側を通り、サン・セコンド運河の北側を通り、ペニテンティに着く。ペニテンティには当時、メストレと本島とをつなぐ渡し舟の停留所があった。前の二つの提案より少し距離がある。四つ目は、フジーナから出発し、サンタ・マルタに至る経路である。この提案は距離が長く、舟の航行を考慮した跳ね橋の建設も検討された。最後の提案は、フジーナからサン・ジョルジョ・マッジョーレまでである。約 5 ㎞もあり、提案のなかで最も距離があるため費用もかかる。以上五つの計画案の末、広大な敷地を取得するための費用面から、現在の鉄道駅があるサンタ・ルチアに接続する二つ目の構想案で計画が進められた[23]（◆図 55）。費用面だけでなく、おそらく、舟の航行も考慮され、鉄道橋が横断するラグーナ内の運河も最小限に抑えられたと考えられる。

そして 1846 年 1 月 11 日、鉄道橋は開通し、この鉄道のおかげでヴェネツィアの経済は少しずつ回復に向かった。しかしながら、鉄道橋は都市に決定的な変化を与えることとなった。鉄道駅の正面にカナル･グランデに渡す橋が建設され、1860 年には鉄道駅を建設するため、住宅や教会の取り壊しが行われた。さらに、鉄道駅前からリアルト橋方面をつなぐ目的で、運河の埋め立てや建造物の取り壊しが行われ、ストラーダ・ノーヴァという道を完成させた。このように、陸の論理主体の都市開発が行われ、水上からのアクセスだけで成り立っていた都市に大きな影響を及ぼしたのである。

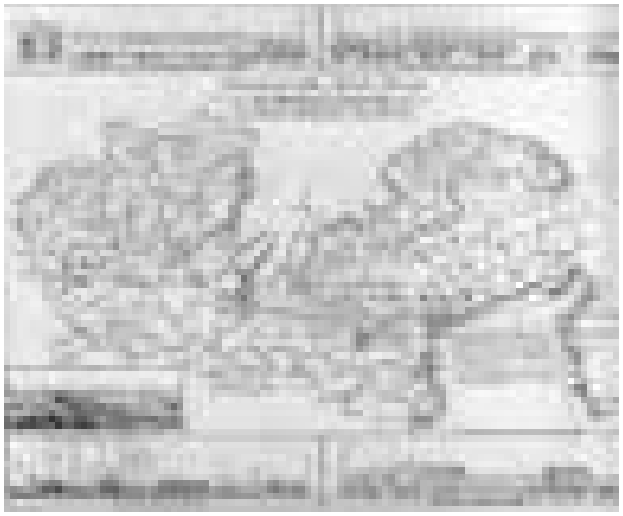


図 53　ミラノ―ヴェネツィア間の鉄道計画
（ロンバルド・ヴェネタ創設委員会）
地図の左脇には歩行者専用のラグーナに架かる橋のイメージ図が描かれている。
地図の上下の列車の絵
左上：乗客と荷物輸送用第 1 等車
右上：乗客の輸送用の第 2 等車
左下：商品輸送の貨物列車
右下：家畜輸送用貨物列車
Ibid., p.36.



1．メストレ→フォルテ・ディ・マルゲーラ→サン・ジョッベ
2．メストレ→フォルテ・ディ・マルゲーラ→サッカ・ディ・サンタ・ルチア
3．メストレ→フォルテ・ディ・マルゲーラ→ペニテンティ
4．フジーナ→サンタ・マルタ
5．フジーナ→サン・ジョルジョ

図 54　トンマーゾ・メドゥーナの提案
L. Facchinelli, *op.cit*. をもとに、ジョヴァンニ・ミラーニ（Givanni Milani）作成の地図に T. メドゥーナの五つの提案を図示した



図 55　サンタ・ルチアの鉄道橋計画の敷地
R. Baiocco, G. Ernesti, R. Pavia et al.,*Venezia : Guida al porto*, Venezia : Marsilio Editori, Autorità portuale di Venezia, 2001, p.17.

鉄道と結ばれる新たな都市内交通　　都市を縦につなぐ乗客輸送船

舟運も鉄道によって大きな影響を受けた。都市内の商業用輸送では、ヴェネツィア共和国時代から続くサン・マルコ水域からリアルトを結ぶ軸線に、リアルトから鉄道駅前まで軸線が延びることになる。都市の乗客輸送に関しては、ヴェネツィア共和国の終焉にあたる 1797 年の地図[24]から、カナル・グランデ内に 18 個所ものトラゲットが存在することがわかる。この時代もカナル･グランデを横断する都市内の活発な往来があったと考えられる。また、ジュデッカ、サン･ジョルジョ・マッジョーレをつなぐ中距離のトラゲット、本島とメストレ、ムラーノ、フジーナ、リドとをそれぞれつなぐ遠距離のトラゲットも健在である。鉄道橋がヴェネツィア本島に引かれる直前の舟運状況を見てと、1842 年のパドヴァ―マルゲーラ間の鉄道の開通にともない､鉄道会社による舟の輸送事業がヴェネツィア本島内まで開始された。本土側では、フォルテ・マルゲーラに停留所が置かれ、後に、1400m 離れたサン・ジュリアーノに設置された。一方、ヴェネツィア本島ではフォンダメンタ・デッラ・ペニテンティに停留所が置かれた[25]。ペニテンティは、カンナレージョ運河のラグーナ側の出入口に位置し、ヴェネツィアの西の玄関口にあたる。このカンナレージョ運河はカナル・グランデに流れ込み、ヴェネツィア共和国時代からヴェネツィア本島と本土とを結ぶ重要なバイパスである。そしてヴェネツィア市は、ペニテンティの停留所からヴェネツィア都市内部への輸送事業を始める。運賃は、輸送距離に応じて設定された[26]。さらに、翌年の 1843 年 6 月、市はペニテンティの停留所からカナル・グランデに沿って数個所の停留所に寄りながら乗客を運ぶ、乗り合い舟（オムニバス）を設置した（◆図 56）。停留所は、ペニテンティ、商業的中心地リアルトのフォンダメンタ・デッラ・プレゾン、公的機関だけでなく劇場にも程近いリーヴァ・デル・カルボン、公的機関とホテルに近いサン・マルコの小広場の 4 個所に置かれた[27]。これは、現在の水上バスのシステムの原型ともいえる、カナル・グランデを縦につなぐ最初の輸送事業である。鉄道橋が本島内に引かれる以前、マルゲーラまで開通した鉄道によって外から流入する人の数が増え、その人たちの移動を助けるためにつくられた新たな舟運形態であった。これまでカナル・グランデを横断するトラゲットしかなかったヴェネツィアにとって、これは都市内交通の大きな分岐点となった。1846 年、鉄道橋が開通すると､これまで活気がほとんど感じられなかった都市の西端は､一度に多くの人が発着する都市の玄関口として機能する（◆図 57)。そして、1881 年、蒸気船による水上バス（ヴァポレット）の登場により、カナル・グランデを縦に結ぶ軸は新たな都市軸として確立されていくのである。

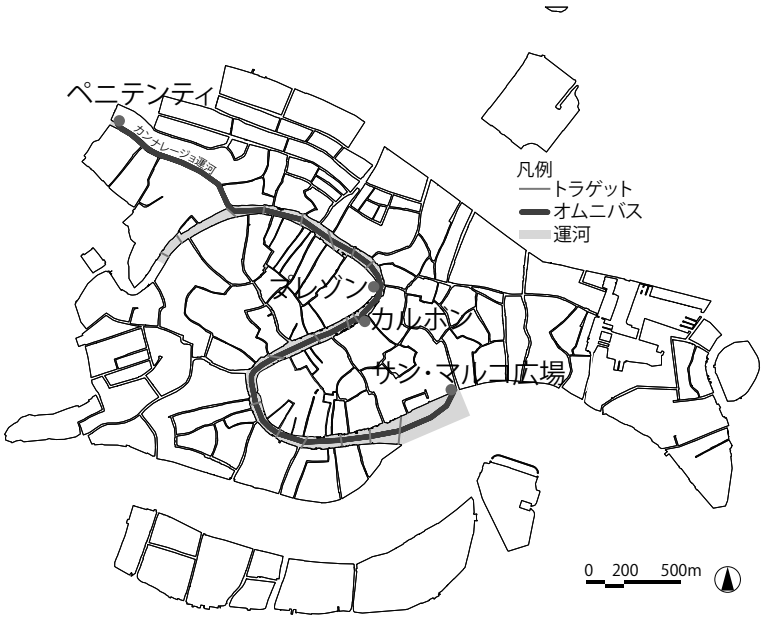


図 56　1843 ～ 1846 年　オムニバスの路線とカナル・グランデのトラゲット
オムニバスは L. Facchinelli, *op.cit*. をもとに作成
トラゲットは 1798 年の地図（T. Viero, *Nuova pianta iconografica dell'inclita città di Venezia*, 1798, Museo Correr : Biblioteca, CL. XLIV, n.79.）と 1847 年の地図（Giambattista Garlato, *Pianta della R. città di Venezia pubblicata dalla congregazione municipale all'occasione del 9. congresso degli scienziati italiani nell'anno 1847*, Venezia 1847）をもとに作成



図 57　1846 年　鉄道橋の開通式
Francesco Ogliari, Achille Rastelli, *Navi in città : storia del trasporto urbano nella Laguna veneta e nel circostante territorio*, Milano : Cavallotti, 1988, p.67.

ヴァポレットの登場　　観光業と結びついた舟運

この頃、時代はもはや蒸気船が主流で[28]、ラグーナ内ではオーストリア政府下の 1857 年にヴェネツィア本島とキオッジアを結ぶヴァポレット輸送事業が行われていた[29]（◆図 58）。蒸気船という新たな移動手段により、一度に大人数を遠くまで運ぶことができた。1858 年にリドの海水浴場に行く客をターゲットとしたヴァポレットによる輸送が始まり[30]、1881 年には、トルチェッロ―ブラーノ、マラモッコ―ペッレストリーナ―ムラッツィを結ぶヴァポレットの周遊船が始まった[31]。これらから、ヴェネツィアの東側のラグーナ内で運航される舟運は、観光業と結びつきながら発展していったことがわかる。その一方で、ヴェネツィア都市内の舟運はいまだゴンドリエーレ（ゴンドラの船頭）による独占的な輸送が行われていた[32]。ゴンドリエーレによる乗客の取り合いもあったという。また、数人しか乗れないゴンドラでは大人数の輸送が難しく、鉄道駅の正面、カナル・グランデに架けられていたスカルツィ橋は、列車の発着時には混雑をきたしていたという。

ピエモンテ出身のアレッサンドロ・フィネッラ（Alessandro Finella）[33]は手漕ぎ舟の輸送に代わる、快適な移動手段を求めてヴァポレットによる都市内運航を発案した。A. フィネッラはフランスで「ヴェネツィア汽船会社（Compagnie des Bateaux Omnibus de Venise）」を設立し、ヴェネツィア内でヴァポレットを運航した。カナル・グランデは第一級河川として国が管理していたことから、イタリア政府からの認可を得て事業を開始した[34]。

ヴァポレットの定期運航は、カナル・グランデに沿って、左岸、右岸と立ち寄りながら、鉄道駅―ジャルディーニ間を 12 個所の停留所で接続した[35]（◆図 59）。1881 年 9 月 15 日、第 3 回地理国際会議（Il terzo congresso internazionale di geografia）の開会式の際には、ヴァポレットは、鉄道駅からサン・マルコ広場近くのカッレ・ヴァッラレッソまでの路線と、カッレ・ヴァッラレッソからジャルディーニまでの路線で運航された[36]。鉄道でヴェネツィアの外から来る訪問者の増加に対応してその効果を発揮したヴァポレットは、集団移動を可能にし、都市に新たな流れを生み出した。

しかし、このヴァポレット事業は、時流に対抗した経済が低迷状態のゴンドリエーレと、ヴァポレットを日常的に使用しないヴェネツィア市民により、ストライキや抗議が何年にも渡り引き起こされた[37]（◆図 60）。代表的なストライキは、1881 年 10 月末、諸聖人の日に舟乗り達による 24 時間のストライキである（◆図 61）。イタリアの祝日で、墓参りに行く日である。ヴェネツィアの場合、墓地はナポレオン統治下でサン・ミケーレに集められ、フォンダメンテ・ノーヴェ

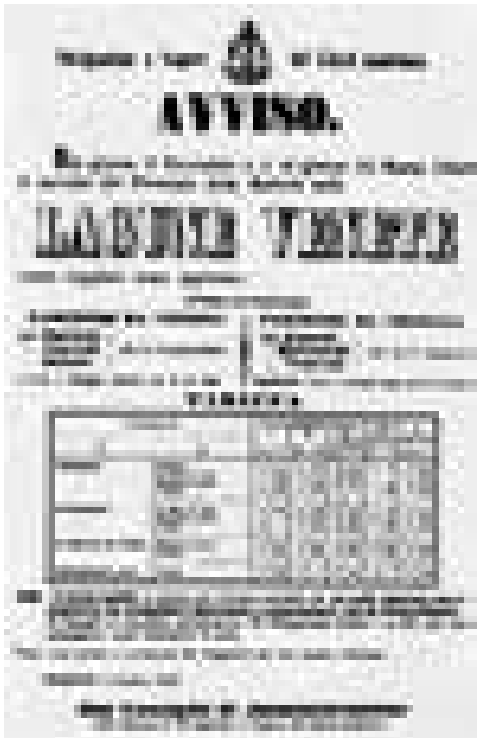


図 58　ヴェネツィアとキオッジアを結ぶヴァポレットの時刻表
1857 年 11 月 3 日～ 1858 年 3 月 15 日
Ibid., p104.



図 59　19 世紀末　カナル・グランデを運航する初期ヴァポレット
Alberto Cosulich, *Venezia nell'800 : vita, economia, costume dalla caduta della Repubblica di Venezia all'inizio del '900*, S. Vito di Cadore : Dolomiti 1988, p.218.

路線：ヴェネツィア→ マラモッコ→ サン・ピエトロ・イン・ヴォルタ→ ペッレストリーナ→ キオッジア
ヴェネツィア発：火・水・木曜日の午後 3 時（約 2 時間後　キオッジア着）
キオッジア発　：月・水・金曜日の午前 7 時（約 2 時間後　ヴェネツィア着）

からこの島までの輸送が行われるはずであった[38]。しかし、ゴンドリエーレ達によるストライキが行われたため軍が臨時運航を行い、それでも舟が不足したためホテルの乗り合い舟も利用された[39]。サンタ・ルチアの鉄道駅前では、税関の役人（guardia doganali）や消防士による緊急事業が行われていた[40]（◆図 62）。このストライキに対してヴェネツィア市長は、規定の営業を再開しない場合、営業許可を無条件に無効にする、という厳しい措置をとった。その結果、ゴンドリエーレ達はあきらめ、営業を再開した[41]。このように、都市内のヴァポレット事業は大変な幕開けであった。ヴァポレットはヴェネツィアの外から来た人たちにとって有効的な輸送手段であったが、ヴェネツィア人にとってはそれほど歓迎されなかったのである。ここに興味深い写真（◆図 63）がある。1900 年頃の諸聖人の日に関するもので、フォンダメンテ・ノーヴェとサン・ミケーレをつなぐ仮設の橋が映っている。確実に墓参りができるよう橋が設置されており、ゴンドリエーレたちのストライキのような障害を回避していた様子がうかがえる。現在、この場所に仮橋を架ける習慣はないが、宗教行事のレデントーレ祭やサルーテ祭で仮橋を見ることができる。

再度カナル・グランデに目を向けよう。さらにゴンドリエーレたちを脅かしたのは、ホテルの無料送迎船である[42]。ホテル経営者は列車の発着時刻に合わせて、ホテルと鉄道駅間を無料で送迎する事業を開始した。これにより、今まで続いたゴンドリエーレの独占は急速に衰退したのである。

1887 年に美術展が開催された際、都市内交通のヴァポレットにとって好機が訪れた。夜間営業の需要が高まったが、ゴンドリエーレは赤字になるという理由で夜間営業を行わなかった。そこで困ったヴェネツィア市は、委員会で論争が繰り広げられた末、ヴェネツィア汽船会社に夜間営業を委ねたのである[43]。ヴェネツィアの外から来た訪問者にとって、ヴェネツィアの迷路のように入り組んだ街を歩くのは大変難しく、日が落ちた後はさらに心細くなる。大きな荷物を持っていれば、橋を渡るのも楽ではない。こうした外来者にとって、ヴァポレットで目的地の近くまでたどり着けたことは、大きな安堵であっただろう。

1895 年、ジャルディーニで第 1 回ヴェネツィア市国際芸術祭（La Esposizione Internazionale d'Arte della Città di Venezia）が開催された。22 万 4 千人もの来訪者で大きな成果を収めた。以後、ヴェネツィア市は 2 年ごとに芸術祭を開催することを決めた。これが現在のビエンナーレにあたる。ジャルディーニは、ナポレオン統治時代に漁師の居住地区が取り壊され、その跡地に公園が計画され、誕生した。ここは、ヴェネツィア共和国時代の表玄関という港の機能としての役割を終え、文化発信基地として発展していったのである。当時、サン・マルコ広場からジャルディーニまで行くには、今あるようなサン・マルコ水域に沿ったプロムナードはなかったため、陸路では迷宮のような町を歩くしかなかった。そのため、船による輸送は大いに役立ったはずである。このように、都市内ヴァポレット事業は本土からの人の流れをうまく利用し、イベントと結びつきながら確実に発展していったのである。都市の西端からカナル・グランデに沿って、運河に面して開放された建物に魅了されながら東の端まで運航するヴァポレットは、単なる移動手段だけではなく、都市を巡る装置でもあったのだろう。

初期段階のカナル・グランデ上の停留所は、1887 年の地図から推測することができる。この地図には、ヴァポレットの停留所名が列挙されており、トラゲットの位置が正確に示されている[44]（◆図 64）。トラゲットはカナル・グランデ上に 15 個所、サン・ジョルジョ・マッジョーレ、ジュデッカに行く中距離を結ぶ 4 本の路線が描かれており、19 世紀末以降、確実に減少していることがわかる。次にヴァポレットの停留所の位置を見ると、サン・マルコ地区のリアルト橋付近は公的機関が集中する場所であり、リーヴァ・デル・カルボンは劇場のすぐ近くである。1843 ～ 1846 年に運航された、初めての縦断型接続路線の停留所でもあったことから、最も人の往来する場所であったと推測される。また、カッレ・ヴァッラレッソはホテルのすぐ脇にあたる。一方、サンタ・クローチェ地区とサン・ポーロ地区には停留所がほとんどない。その理由として、この辺りは公的機関や工場が少なく通勤の必要性が低かったこと、また、ホテルや劇場などの遊興施設も少なく、ヴェネツィアの外から来る人たちにとって重要性の低い場所であったことが考えられる。つまり、公的機関やホテル、劇場、イベント会場などの遊興空間に人を運ぶ装置として舟運は多いに活躍し、新たな玄関口となった都市の西側と本来の港の機能を失い観光産業空間に変わった都市の東側とをしっかり結んでいた。こうして、ヴァポレットの都市内輸送は、カナル・グランデ間を結ぶ都市の縦軸として強調されていったのである。

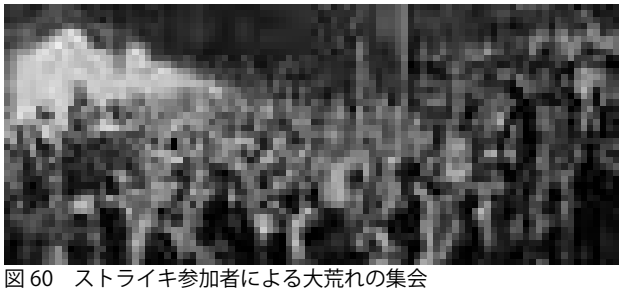


図 60　ストライキ参加者による大荒れの集会
F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit.*, p.155.

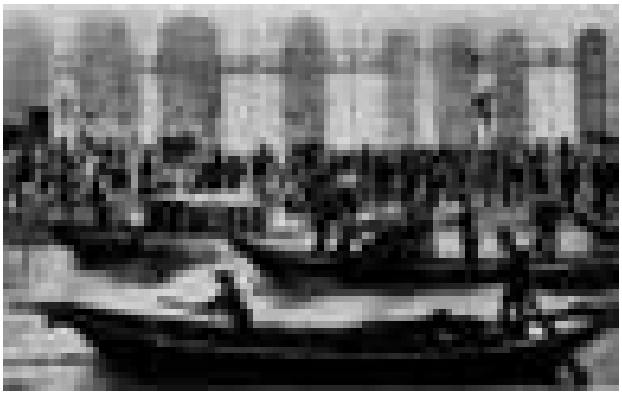


図 62　サンタ・ルチア駅の消防士などによる緊急事業
Ibid., p.157.



図 61　1881 年 11 月　サン・マルコ小広場前の鎖に繋がれたゴンドラ　*Ibid.*



図 63 1900 年頃、サン・ミケーレに架る仮設の浮橋
Magaret Plant, *Venice : fragile city 1797-1997*, New Haven and London : Yale University Press, 2002, p.203.

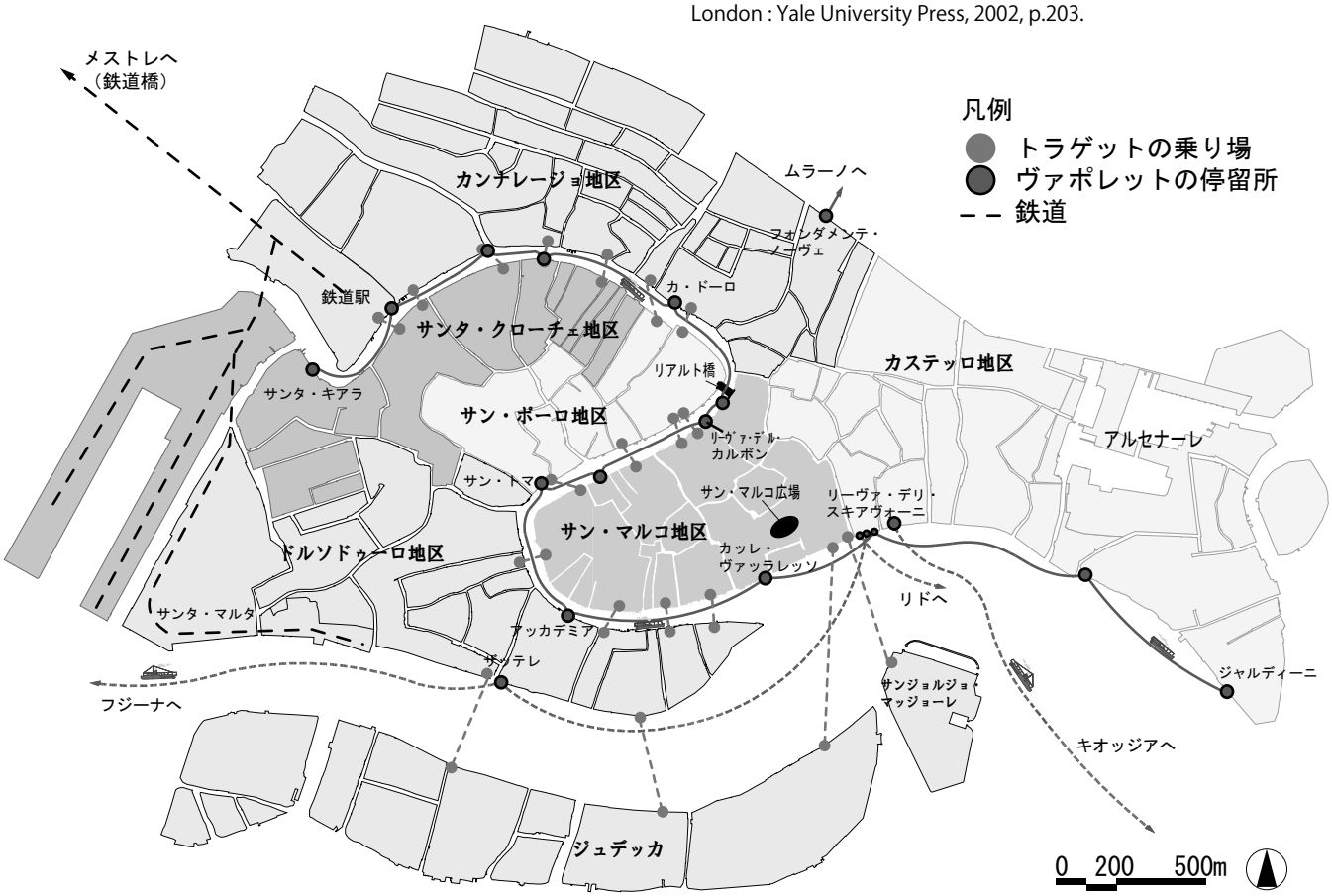


図 64 1887 年　都市内交通の状況
Luigi Querci, *Nuova pianta di Venezia*, 1887 をもとに作成

４．新港湾の開設と舟運

次に、個性的なヴェネツィアの都市構造の変化を決定づけた新港湾建設に着目する。これまで分散型の港構造という都市と港機能が一体となった港構造で成り立っていたヴェネツィアであったが、近代の合理化によって独立した港が建設されたことで、都市と港が切り離されていく。ここでは新港湾の建設前後に触れ、舟運の影響を明らかにする。

新港湾建設計画　分散型の港構造から集約型港湾構造へ

1797 年のヴェネツィア共和国崩壊後もしばらくは港構造が引き継がれており、それぞれの島が役割をもつ分散型の港構造を保っていた[45]。ところが 1806 年以降、この港構造の見直しがフランス政権下で始まる。1806 年、サン・ジョルジョ・マッジョーレに自由港を設置し、翌年にはジュデッカにその地区を広げる[46]。しかし、依然として貿易は低迷状態が続いていた。オーストリア支配下の 1830 年、ヴェネツィア全体を自由港に決定した[47]（◆図 65）。1846 年に鉄道橋が引かれると、本土への輸送は船から鉄道に積み替えられた。アドリア海からラグーナに入った大型船は、サン・マルコ水域を通過し、ジュデッカ運河沿いに停泊した。ジュデッカの岸ではブルキオやペアータ[48]に荷が積み替えられ、その後、鉄道によって本土に輸送された。19 世紀中頃、鉄道が次々と開通すると[49]、鉄道輸送が増え、それとともにジュデッカ運河から鉄道間への舟運が確立し、本土への輸送は都市の西側で行われるようになった。同時に、帆船や蒸気船による貿易量・貨物取扱量が増え、埠頭や倉庫拡張の必要性が高まり、新たな港湾計画が動き出したのである。商工会議所長のジュゼッペ・レアーリから委託された建築家でエンジニアのジュゼッペ・ヤッペッリは 1850 年、革新的な計画を提案した[50]（◆図 66）。この計画は、鉄道をジュデッカ運河に沿ってザッテレまで伸ばし、海の税関まで延長させる、という計画である。依然として、サン・マルコ水域が港湾の中心であることを示していることがわかる。1857 年のエンジニアのジョヴァンニ・アントニオ・ロマーノによる計画案は、メドゥーナとヤッペッリの計画案をもとに提案されている（◆図 67）。図の上方に鉄道と大型船舶が直接接続できるような埠頭が計画されている。ジュデッカ運河を通過し、鉄道の軌道を最小限に抑えた埠頭となっている。ヴェネツィアは都市と港が融合する形で展開していたが、新港湾計画を機に都市と港が分離し、近代における港湾機能の合理化を図っていることがこれらのプロジェクトを通してわかる。

1866 年、イタリア王国はヴェネツィアを統一するとすぐに新港湾建設計画に取り掛かった。既存の土地に港湾システムを配置するパゼッティ顧問の計画と、広大に埋め立て新たな機能を置くピエトロ・パレオカパの計画（◆図 68）を組み合わせて、ジュデッカ運河に沿った都市の西端に新港湾が建設された[51]。ここには、大型船舶と鉄道が直接接続され、倉庫、オフィス、冷蔵庫、新たな市場などを設置し、ヴェネツィアの港機能を全て集約したのである。また、さらに西側には大型船が停泊できる船渠の掘削が行われ、その泥で両側を高く埋め立てた馬蹄形の埋め立て地が付け加えられた。1868 年から工事を開始し、鉄道と接続された旅客ターミナル（スタツィオーネ・マリッティマ）も建設され、1880 年に営業が開始された。新ヴェネツィア港の誕生である。港で扱われる商品量の変化を見ると、1881 年では、新ヴェネツィ

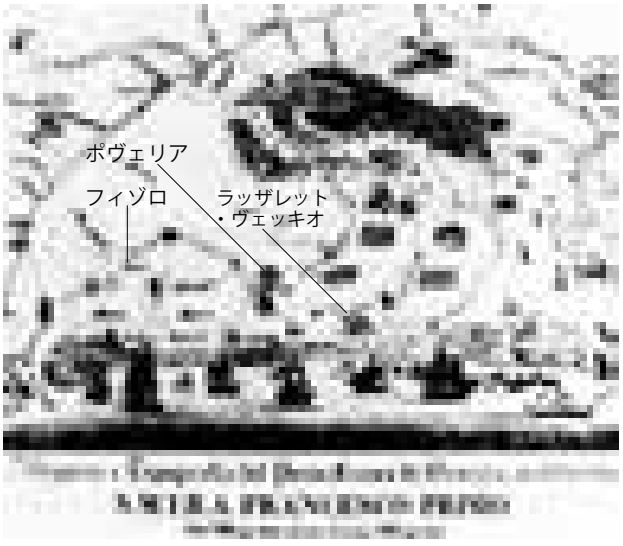


図 65　1830 年　自由港を示した地図
本来、この図の上側には、貿易再開の祝賀の象徴として上流階級の女性（matrone）が描かれている。この図はその女性の部分を切り取った図である。
ヴェネツィア本島とラグーナの島々は、連続的に打ち込まれたブリッコレ（航路用の木杭）に囲まれ、自由港（porto franco）のなかに置かれていることを示している。
Allegoria e topografia del porto franco di Venezia stabilito da S.M.I.R.A. Francesco primo il 20 febbraio 1829 attivato il primo febbraio 1830, Venezia, 1830. Museo Correr : Biblioteca, Gherro 2082.
L. Facchinelli, *op.cit*., p.20.

ア港で扱う商品量は古い港湾で扱う商品量の約５分の１だったが、1887 年になると、新ヴェネツィア港で扱う商品量が全体の 50％を超え、1904 年には 80％に達した[52]。この変化は、サン・マルコ水域からジュデッカ運河の西端に荷役場所が徐々に移行したためと考えられ、新港湾の建設によって、サン・マルコ水域の港機能が縮小されたことを示していると言える。つまり、都市に拡散していた港機能は集約され、分散型の港構造から集中型港湾構造になった。そして、交易の航路はラグーナ内からヴェネツィア本島へアクセスする放射状航路から、リド潮流口からサン・マルコ水域を通過し、ジュデッカ運河を通り、西側の新港湾にたどり着く一定方向の航路に代わったのである（◆図 69）。

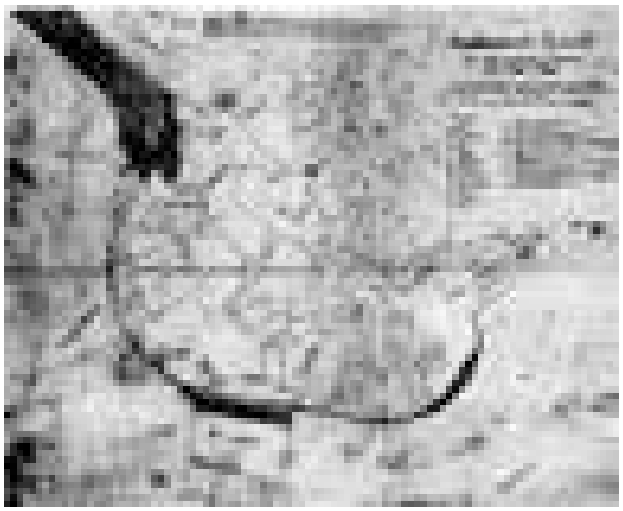


図 66　1850 年　G.J ヤッペッリによる計画
R. Baiocco, G. Ernesti, R. Pavia et al., *Venezia : Guida al porto*, Venezia : Marsilio Editori, Autorità portuale di Venezia, 2001.

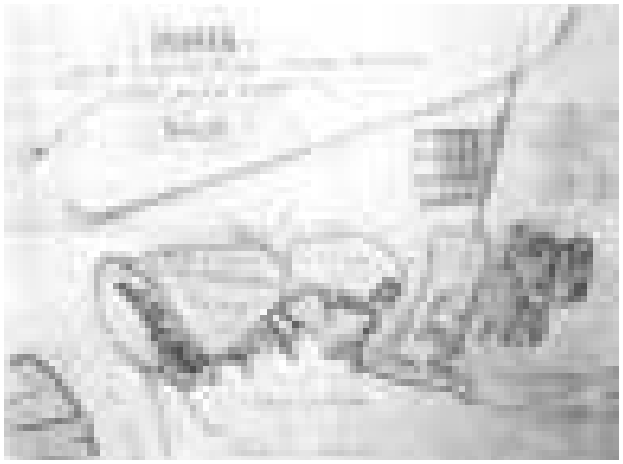


図 67　1857 年　G. A. ロマーノによる計画
Giandomenico Romanelli, *Venezia ottocento : l'architettura, l'urbanistica*, Venezia : Albrizzi, 1988, p.427.

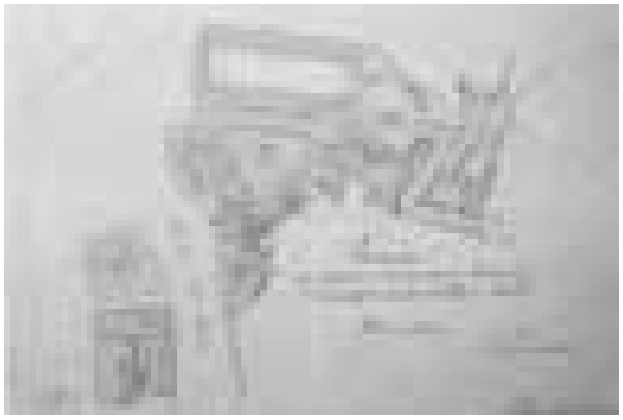


図 68　P. パレオカパによる新港湾建設計画
埠頭で船と鉄道を結ぶ計画であることがわかる。　*Ibid*., p.428.



1846 年、鉄道開通
鉄道に積み替える用の船がジュデッカ運河に沿って停泊する。

新港湾の建設、U 字型の埠頭が埋め立てられる
鉄道―船の駅、スタツィオーネ・マリッティマが誕生する。

1880 年、スタツィオーネ・マリッティマ全体の営業開始
ジュデッカ運河は交易の軸となる。

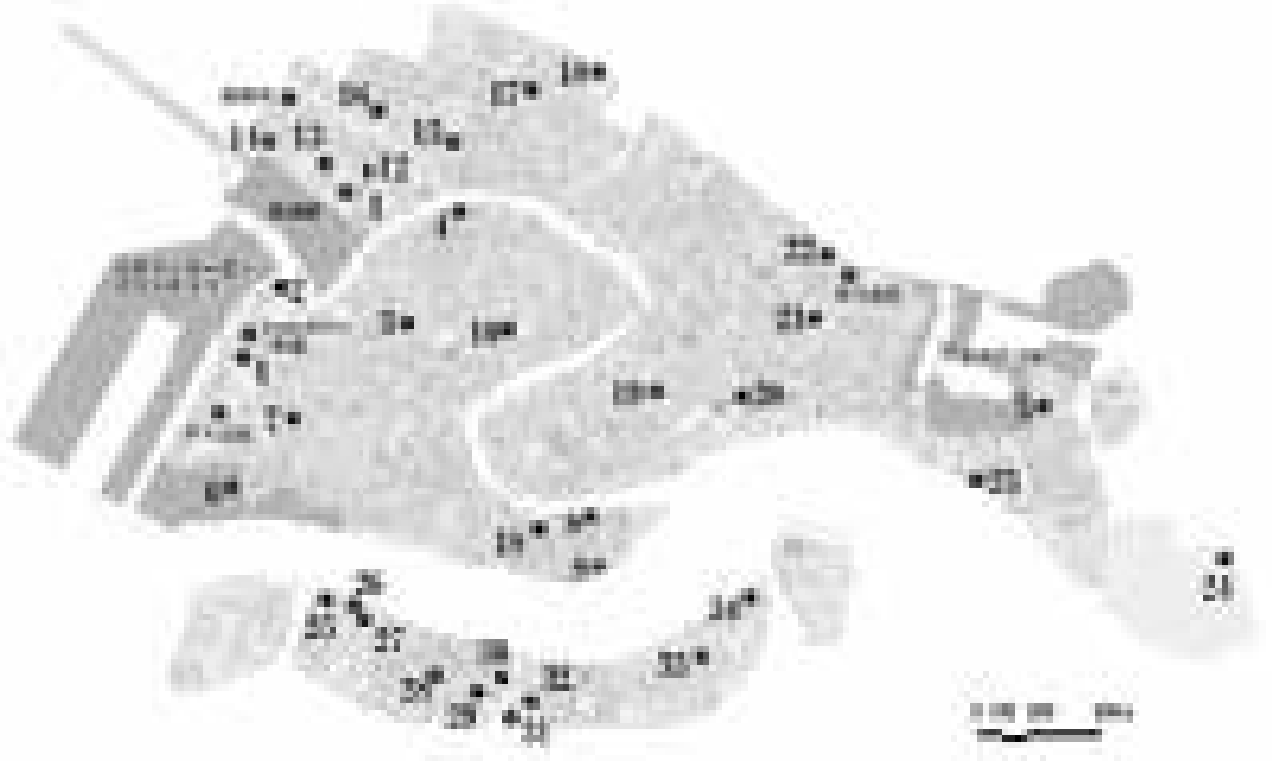
拡大するヴェネツィア港
この頃には鉄道がジュデッカ運河沿いまで延びている。

図 69　1847 ～ 1903 年　鉄道の敷設と港湾整備による舟運の変化

工業産業と結びつくヴァポレット

新港湾の影響により周辺に工場や倉庫が呼び寄せられた。また、新港湾の対岸であるジュデッカには工業地帯をつくる計画が進められた。19 世紀末～ 20 世紀初頭の工場および倉庫の分布 [53] を見ると、都市の西側に位置する鉄道駅、新ヴェネツィア港、そしてジュデッカの周辺に集中していることがわかる（◆図 70）。また、港湾が整備された西端のサンタ・マルタ地区は、もともと庶民地区で自然護岸をもつ、のどかな風景が広がる場所であったが、工場や倉庫等の大型機能が設置され、鉄道が導入されて蒸気船が行き交うようになったことで、大きなエネルギーを生む近代の最先端の風景に変貌したのである（◆図 71、72）。この変化は、サン・マルコ水域の港機能が縮小される一方で、都市の西側は港湾整備の後、産業地域へと大きく発展したことを示している。その変化については第５節で述べる。

次に工業が多く立地した西側の乗客輸送を見ると、1890 年にはザッテレ―ジュデッカ間の路線が開始されていることがわる [54]。また 1895 年の S.V.N.V.L. の時刻表 [55]（◆図 73）から、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ―綿紡績工場の路線で朝６時から晩まで、30 分毎に定期運航が行われており、さらに、ザッテレ―綿紡績工場間はトラゲットが存在し、６



1．タバコ工場（Manigattura Tabacchi）1786 年
2．倉庫（Magazzini Parisi）元ビール工場は 1835 年
3．機械鋳造工場（E.G. Neville C.）1853 年
4．織物工場 L. Bevilacqua）1867 年
5．鋳造・機械工場と造船所（F. Layet e Svan）19 世紀末
6．綿紡績工場（Cotonificio Veneziano）1882 年
7．携帯用ガス（G. Bortolini）1865 年
8．モザイク・ガラス工場（A. Salviati）1866 年
9．製塩工場・倉庫（Agenzia Sali）14 世紀
10．印刷工場（Tipografia del Gazzettino）1887 年
11．香水工場（Linetti）1868 年
12．マッチ工場、ガラス・モザイク工場（Saffa e Beche）
13．ガラス工場（F. Sartori）1854 年
14．製粉工場（Soc. An. Passuello e Provera）19 世紀末
15．ガラス工房（G. Maffioli）1840 年
16．美術モザイクの陶器（A. Orsoni）1853 年
17．陶器工場とモザイク工房（A. Gianese）1846 年
18．織物工場（L. Rubelli）1846 年
19．発電所（Soc. Illuminazione Elittrica）1889 年
20．レース工場、刺繍とビロード（M. Jesurum e C.）1870 年
21．作業所 8Casa dlndustria）1812 年
22．機械工場と鋳造場（Vianello Moro Sartori e C.）1880 年
23．鋳造・機械工場と造船所（F. Layet e Svan）元スクエーロ、19 世紀末～機械化
24．造船所と機械工場（Soc. Veneta Imprese e Costruzioni Pubbliche）1881 年
25．製粉工場（G.Stucky）1883 年
26．織物印刷工場（Fortuny）1841 年
27．ビール工場（Pizzolotto）19 世紀末、2 のビール工場が 27 に移転した
28．毛織物工場（じゅうたん）（G. Gaggio）1850 年
29．時計工場 A. Junghans）1878 年
30．レンガ・石灰工場（V. Narduzzi）1874 年
31．造船所（Acnil）1903 年
32．造船機械工場（Comv）19 世紀中頃
33．製氷工場（V. Tanner）1906 年
34．造船所、石油倉庫（S.V. N.V., V. Cereseto, Soc. Importazioni Olii）1872 年

図 70　19 世紀末から 20 世紀初頭の工場および倉庫の分布
Comune di Venezia, *Venezia città industriale : gli insediamenti produttivi del 19 secolo*, Venezia : Marsilio Editori, 1980, pp.64-123 掲載の工場をもとに図とインデックスを作成

～ 22 時（綿紡績工場営業時間）まで運航していたことが読みとれる。綿紡績工場は 1887 年に 919 人もの従業員 [56] を抱える大工場であったため、ヴァポレットの停留所が最寄り駅として大きい存在であったことは間違いない。また、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニには周辺の島々を結ぶ路線の発着が集中していることから、広域で通勤が可能であったと考えられる。1904 年の都市内交通路線図 [57] から、カナル・グランデを縦につなぐ路線に加え、ジュデッカ運河の両岸を結びながらリーヴァ・デリ・スキアヴォーニと綿紡績工場を接続する路線が増えていることがわかる [58]。ヴァポレットは大勢の労働者に利用され、通勤利用者の足であったことがうかがえ、産業が発展することで交通も強化されていったと考えられる。

鉄道橋の建設や近代港湾建設に見られるように、ヴェネツィア共和国崩壊後は大陸の視点で都市計画が進められ、都市構造は大きく変化するとともに、都市内の舟運ははっきりとした軸線を描く一定方向に合理化された。また、舟運は 19 世紀後半の蒸気船の登場により、積載量の増加や短時間の移動を実現し、都市の東側のラグーナでは観光産業空間、西側では工業空間と結びつき、徐々に航路を伸ばし、増便していったと指摘できる（◆図 74）。

そして、工業空間の西側では、工業産業を背景にヴェネツィアの経済が向上すると、さらに工場・倉庫の拡大を求めて広大な土地が必要となった。そして新港湾ができて間もなく、企業家・金融家で後にムッソリーニ政府の財務大臣（1925 ～ 1928 年）を務めるジュゼッペ・ヴォルピ（Giuseppe Volpi）のもと、1917 年、本土に新たな港湾を建設する埠頭計画が進められた [59]。1917 年、鉄道の南側に広がる自然環境豊かなバレーナ地帯を埋め立てた広大な敷地に計画され、マルゲーラ港とヴェネツィア本島の港湾との間に鉄道と並行して、ヴィットリオ・エマヌエーレ三世運河が掘削される（1919 ～ 1922 年）。マルゲーラ港の建設により、ヴェネツィアの港湾はさらに都市から遠ざかり、港湾機能と都市は完全に切り離されたのである。その一方で、工場、造船所、倉庫など歴史地区とスケールの違う建物が建ち並ぶ港湾は、ヴェネツィアの町並みと釣り合わなくなっていた。煙、騒音など生活環境が劣悪化していったことから、マルゲーラ港の開発はヴェネツィアの都市を守るために必要だったとも考えられる。しかし、この産業港の拡大が、後に、ラグーナの自然環境を大きく変化させていくのである [60]。

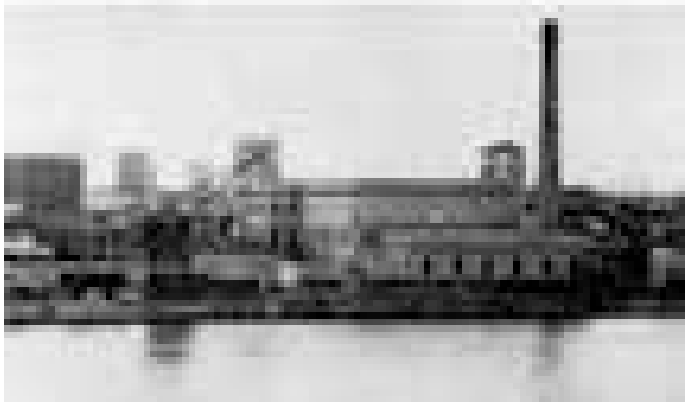


図 71　綿紡績工場　1882 建設
Ibid., p.79.



図 72　1890 年頃の製粉工場　1883 年建設
ヴェネツィア市文書館（Archivio Strico Comunale di Venezia、以下 A.S.C.V. と略す）, Fondo Giacomelli, GN003516.



図 73　1895 年　ラグーナ汽船ヴェネト会社（Società Veneta di Navigazione a Vapore Lagunare 、以下 S.V.N.V.L. と略す）の時刻表
F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit.*, p.183.



次の路線がある（各路線往復）
フォンダメンテ・ノーヴェ→ブラーノ→トルチェッロ
フォンダメンテ・ノーヴェ→サン・ミケーレ→ムラーノ
フォンダメンテ・ノーヴェ→マッツォルボ→ポルテグランディ→カポシーレ→カーヴァズッケリーナ（現イエーゾロ）
リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ→リド
リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ→マラモッコ→アルベローニ→サン・ピエトロ・イン・ヴォルタ→ペッレストリーナ→キオッジア
リアルト→サン・ジュリアーノ　（サン・ジュリアーノ→メストレ間は路面電車）
キオッジア→ブロンドロ→ブオーロ→カヴァルツェレ

図 74　1895 年　ヴァポレット路線図
1895 年 S.V.N.V.L. の時刻表をもとに現在の地図を用いて作成

5．運河の再評価と舟運の強化

19 世紀末からヴェネツィアの経済は少しずつ好転し始め、マルゲーラ港が誕生する頃になると、鉄鋼、造船、金属加工、化学工業などの工業生産が上昇し、経済が向上していった。第一次世界大戦後、自動車の需要が高まり、1920 年代になると経済発展が大きく進んだイギリスやドイツなどの道路は自動車、バス、バイク、タクシー、電車といった乗り物で混み合うようになっていた。イタリアにおいても、1920 年代初め、道路の改良がはじめられ、アスファルトが道路の舗装材として使われるようになり、本土でも自動車専用道路の整備が進められた。この自動車社会の波はヴェネツィアにも押し寄せ、1933 年、ヴェネツィアと本土は道路橋で接続されたのである。

ここでは、道路橋の建設前後を扱い、都市構造と舟運の変化を明らかにする。この道路橋建設は陸の視点で行われてきた計画ではあったが、ヴェネツィア本来の都市構造を守る動きも見られた。どのような計画が行われ、都市構造が変化したのかを描き、舟運の役割を考察する。

新運河掘削計画

本土とヴェネツィア本島が道路橋で接続される以前の 1926 年に、本土のメストレやマルゲーラがヴェネツィア市に入った。このとき、メストレでは宅地造成が行われ、ヴェネツィア本島の多くの住民がよりよい住環境を求めメストレに移住した。ヴェネツィア本島は家賃が高く、かつて倉庫として使われていた 1 階は湿気が多く、浸水の恐れもあり、住みにくさを感じたためであろう。マルゲーラ港の労働者は内陸の農村部からの出稼ぎ者がほとんどであったが、ヴェネツィア本島からの通勤者も多少はいたと考えられる。このようにヴェネツィア本島と本土の間では、道路橋接続以前から住民の往来も活発になっていたことがうかがえる。

道路橋の計画は、ヴェネツィア出身のヴィットリオ・ウンベルト・ファントゥッチ技師によって提案された[61]。ファントゥッチは、ヴェネツィアと本土の接続問題を解決するよう、すでに 1928 年にファシスト党の県連合と協力し始め、国と市の協定に関する基本計画を策定した。完成した道路橋はリットリオ橋[62]と呼ばれたことからも、ファシズム時代のシンボルであったことがわかる。そして、この計画の指揮は、1931 年 2 月 28 日にヴェネツィア市土木公共事業局の技術長に任命されたエウジェニオ・ミオッツィ（Eugenio Miozzi）[63]のもとで進められた。これは、彼が 1930 年当時、ベッルーノ県、ボルツァーノ自治県、トレント自治県の道路公社の技術長として、アルプス地域における橋の建設で絶大な信頼を得ていたためである。E. ミオッツィは、ファントゥッチの計画を見直し、当初セメント造であった道路橋計画は、鉄道橋の構造を踏襲し、イストリアの石と鉄筋コンクリートの使用が制限されたコンクリート造の土台の上にレンガ造のヴォールトを施したより伝統的な構造に変更された[64]（◆図 75、76）。



図 75　1932 年　建設中の道路橋
Franca Cosmai, Stefano Sorteni (a cura di), *L'ingegneria civile a Venezia : istituzioni, uomini, professioni da Napoleone al fascismo*, Venezia : Marsilio Editori, 2001, p.115.



図 76　1933 年　完成した道路橋
Studio Ferruzzi, Ponte della Libertà, Venezia 1933, Fondo Ferruzzi.

そして、道路橋は鉄道橋と並行に建設され、鉄道駅の南側に自動車のターミナルであるローマ広場が設けられた。道路は線路と同様に島内を循環することはなく、計画段階から歴史地区に自動車が流入することは決定的に避けられたのである。1933 年には 30000㎡のローマ広場が完成する [65]。また、広場には駐車場が建設され、結果的に、ヴァポレット、自動車、バスの集中する場所となった。広場の変遷を追うと、1930 年の写真にあった右端の工場が、1933 年のローマ広場完成時には取り壊されていることがわかる（◆図 77 ～ 79）。敷地割が大きく、建物が密集していないことから [66]、自動車のターミナルとしてこの敷地が選ばれたと考えられる。

さらに、ここで注目すべきは、道路橋建設とあわせて、ローマ広場からサン・マルコ広場方向を接続する、新たな運河が計画されたことである（◆図 80）。蛇行するカナル・グランデをショートカットするように、ローマ広場からカ・フォスカリまで運河が整備された。本土を含めた交通の流れのなかで、水上交通においても移動時間の短縮が求められたのである。交通の発展によってますます加速する本土と、同じ速度で発展していきたいという思いがわかる。

当初ファントゥッチの計画では、ピッコロ運河という、新たな運河を計画していた（◆図 81）。この新運河はパラッツォのような重要建築がより少ない地域に計画されたとあるが、解体作業の見積もりは通常よりも明らかに高く、さらに、文化的な景観を大きく変える危険性もあった。それにもかかわらず、ファシスト政権はこのプロジェクトを早急に推し進め、1930 年 6 月には公共事業大臣が 1 億 1 千万リラの出資を決定した。道路橋に 8250 万リラ、ピッコロ運河掘削に 2750 万リラという内訳であった [67]。この無謀な計画は激しい論争を引き起こし、同じ意図で新たに別の運河を掘削することが検討された [68]。

1930 年 12 月の E. ミオッツィの計画では、ピッコロ運河計画を少し南に移動し、今日見られるような新運河（リオ・ノーヴォ）を計画している（◆図 82、83）。E. ミオッツィの計画地は、歴史的にさかのぼると 1840 年のオーストリア政府のもとで作成された不動産台帳（カタスト・アウストリアコ）から、リオ・ノーヴォのカ・フォスカリ側では、計画地に沿ってフィオリーニ家（Fiorini Girolamo）[69]、バッタイヤ家（Battaja Lugina）[70]、ゼン家（Zen）[71] が主な土地を所有しており、特にフィオリーニ家はローマ広場の計画予定地にも土地を所有していたことが把握できる。また、菜園が多いことも確認できる。もともと粗密で、パラッツォが多く存在しない場所であったことがこの敷地の選定理由だと考えられる。結果ローマ広場とカ・フォスカリを接続する、全長約 512m、平均幅 18.6m のリオ・ノーヴォが実現された [72]。リオ・ノーヴォの掘削にともない 43 の家が壊され、中央を高くした弧を描く石造の橋が 6 本建設された [73]（◆図 84 ～ 86）。リオ・ノーヴォ沿いには、ヴェネト州、ヴェネツィア財団などのオフィスが建ち並び、ローマ広場周辺にはヴェネツィア建築大学やカ・フォスカリ大学が集まるオフィス・学校の地域に発展していった（◆図 87、88）。こうして、都市の西側は、ヴェネツィア内外から人の集まる場所となり、ローマ広場は都市の玄関口になっていったと言える。ローマ広場で行われた当時の開通式の写真（◆図 89）からも、リオ・ノーヴォの誕生を盛大に祝っている様子がうかがえる。さらにラグーナの周縁部では、道路建設により船交通から自動車交通に切り替わった一方で、ヴェネツィア本島には自動車の侵入を制限し



図 77　1930 年 11 月　ローマ広場予定地
A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN000210.

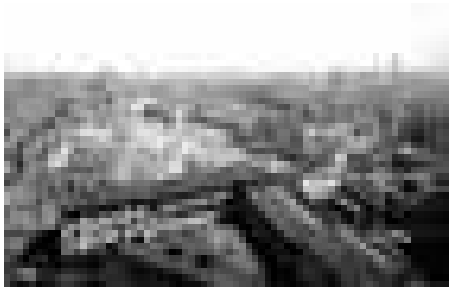


図 78　1932 年 4 月　ローマ広場建設中
Ibid., GN000167.

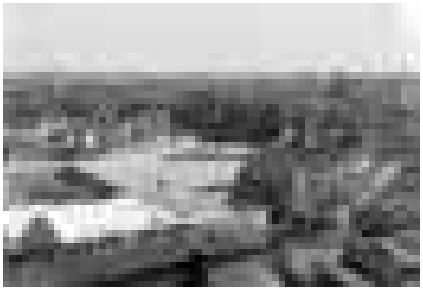


図 79　1933 年 5 月　ローマ広場
Ibid., GN000230.



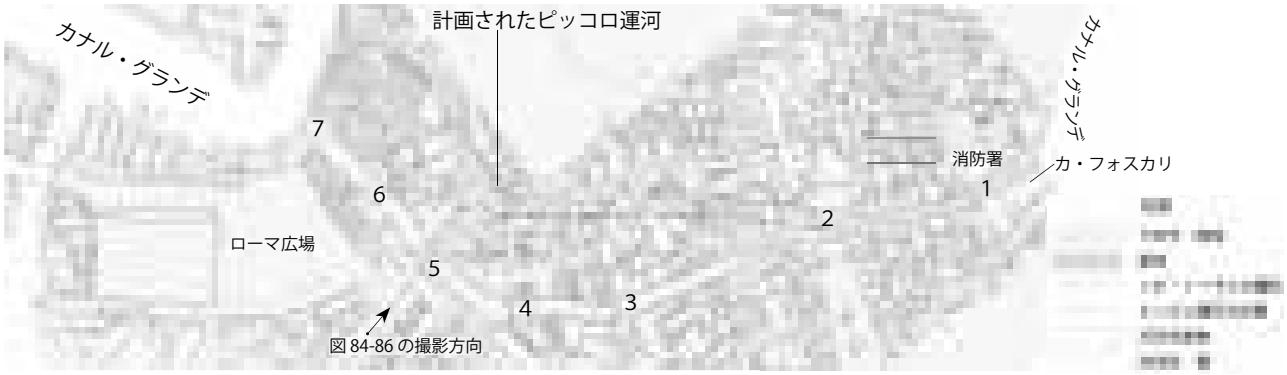
図 80　ショートカット概念図



図 81　1929 年　ピッコロ運河掘削の改修案　A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN003622.



図 82　1930 年　E. ミオッツィの新運河計画　　各図面の方位を合わせるため、計画図を 180 度回転している。
Guido Zucconi (a cura di), *La grande Venezia : una metropoli incompiuta tra otto e novecento*, Venezia : Marsilio Editori, 2002, p.83 の図に着色



リオ・ノーヴォに架かる橋
1．カ・フォスカリ橋　　2．サンタ・マルゲリータ橋　　3．スビアーカ橋　4．チェレリア橋
5．トレ・ポンティ　　6．プレフェット橋　　7．モナステロ橋

図 83　ピッコロ運河計画と完成したリオ・ノーヴォの位置

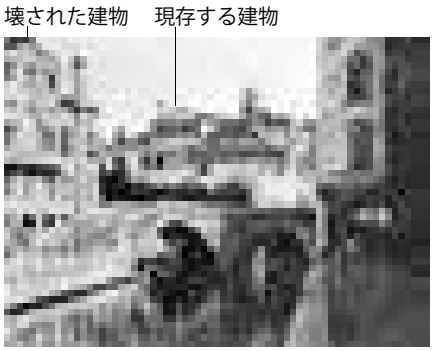


図 84　1870 年　トレ・ポンティ周辺
Lino Moretti, *Vecchie immagini di Venezia*, Venezia : Filippi, 1966, p.82.

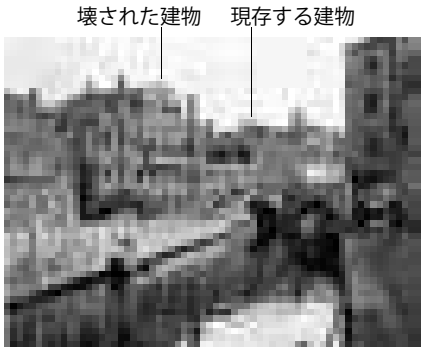


図 85　1932 年以前　トレ・ポンティ周辺
Ibid., p.83.

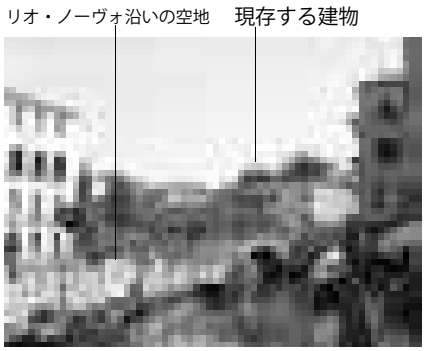


図 86　2008 年　トレ・ポンティ周辺

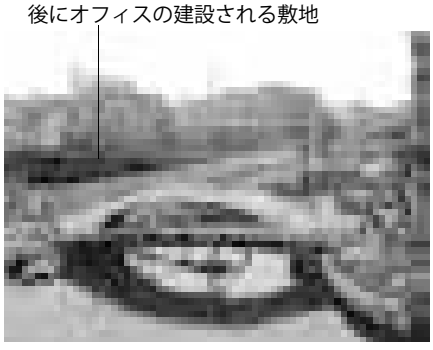


図 87　1931 年　建設中のチェレリア橋
A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN000463.



図 88　2007 年　チェレリア橋周辺



図 89　1933 年　リオ・ノーヴォ開通式
4 月 25 日（サン・マルコの日）に開催
A.S.C.V., Fondo Giacomelli,GN003702.

た。新運河によって迅速な接続が可能になったためである。まさに、運河を切り開くことで新しい時代の流れに対応したと言えよう。

また、リオ・ノーヴォに続くカ・リオ・デ・カ・フォスカリ沿いの消防士宿舎は消防署に建て替えられた（1932 ～ 1934 年）。これはブレンノ・デル・ジュディチェの設計で、１階には運河に面して直接消防船が発着できるカヴァーナを配し、運河と建物が一体となった設計に、伝統的なヴェネツィア建築の概念が盛り込まれていることがわかる（◆図 90）。同じ頃、カナル・グランデに架かるアッカデミア橋とスカルツィ橋が老朽化のため、E. ミオッツィの設計によって新しく架け替えられた（◆図 91、92）。２本の橋はオーストリア政府下でニヴィッレの設計によって水平に架けられていたが、この架け替えで、どちらも弧を描く、ヴェネツィアの伝統的なデザインが採用された [74]。

さらに 1939 年、E. ミオッツィによって、島からなるヴェネツィアの再生計画（Piano di risanamento di Venezia insulare）が検討された [75]（◆図 93、94）。これは、運河網の整備計画である。サン・マルコ水域とナーヴィ運河を結ぶリオ・ディ・サンタンナの復元（現ガリバルディ通り）など複数の運河を復元する運河網の整備計画が検討された。また、フォンダメンメンテ・ノーヴェ運河と接続するリオ・ディ・ノアーレの改修と拡張も計画された [76]（◆図 95）。このように、19 世紀に陸路として整備された運河が、この時代に舟運の幹線路として再度注目されていることがわかる。交通の集中するカナル・グランデの航行緩和と、都市の外側の運河との迅速な接続に着目している。運河網の整備計画はほとんど実現しなかったが、運河の再評価が行われ、舟運に注目していた時代だったと言える。



図 90　2007 年　リオ・ノーヴォ沿いに建つ１階にカヴァーナをもつ消防署
1934 年建設



図 91　1933 年　建設中のアッカデミア橋
奥はオーストリア政府下で架橋された橋
A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN000255.



図 92　1934 年　スカルツィ橋
手前はオーストリア政府下で架橋された橋
Ibid., GP000150.



図 93　島からなるヴェネツィアの再生計画（Piano di risanamento di Venezia insulare）におけるガリバルディ通りの例
この計画は、島で形成されたヴェネツィアを全体的に整備しようとしたものである。運河の掘削、拡張のほか、運河を陸化する計画も盛り込まれている。また、新たな運河沿いの道（フォンダメンタ）を通す計画や、島の内側の街路を付け替える計画も打ち出されている。
Eugenio Miozzi, *Progetto di massima per il Piano di risanamento di Venezia insulare : relazione*, Venezia : Comune di Venezia, Direzione generale dei servizi tecnici, 1939.

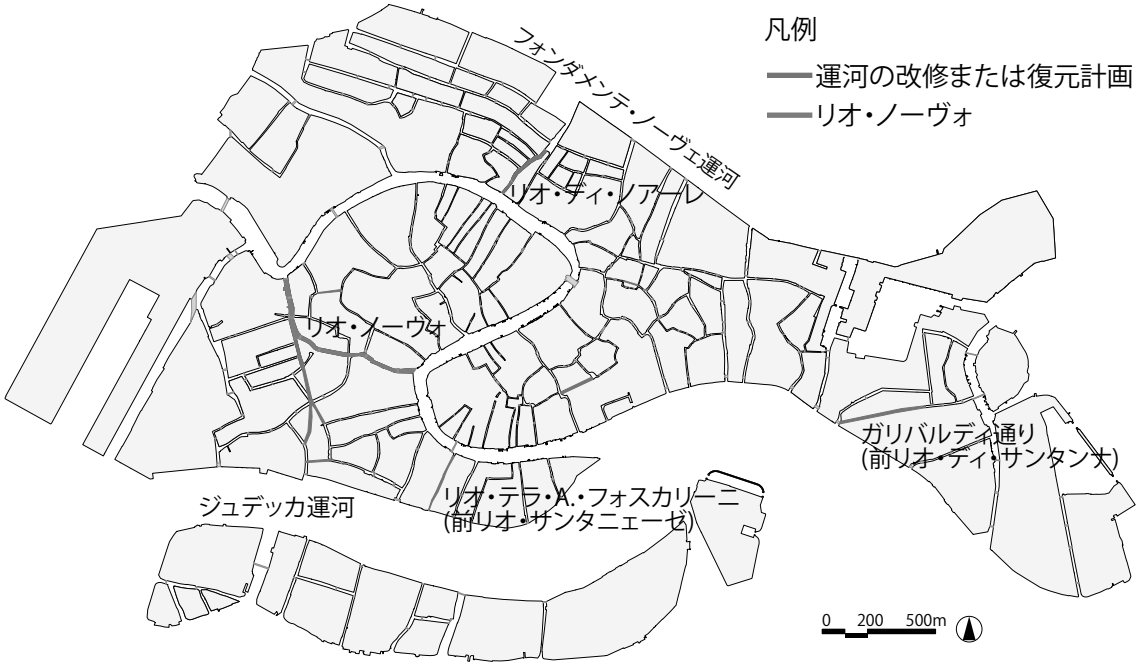


図 94　島からなるヴェネツィアの再生計画とリオ・ノーヴォの位置
Ibid. をもとに作成

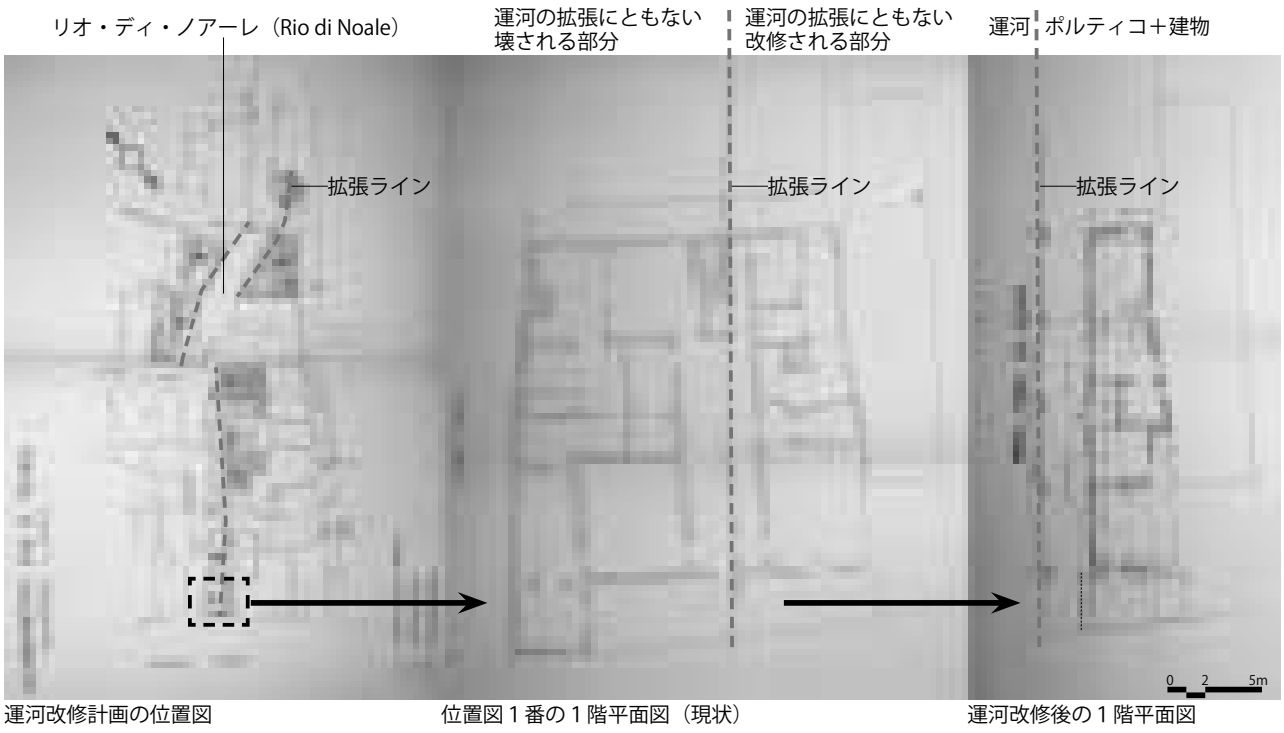


図 95　リオ・ディ・ノアーレ拡張計画
Eugenio Miozzi, *Progetto esecutivo delle demolizioni e ricostruzioni : Allargamento Rio di Noale, Planimetria*, Venezia : Comune di Venezia, Direzione lavori e servizi pubblici, dicembre 1939.
ヴェネツィア建築大学（以下、I.U.A.V. と略す）, Archivio Progetti, Eugenio Miozzi/05.

モトスカーフォの登場

舟運では、ローマ広場の開設に合わせて 1933 年、ローマ広場―サン・マルコ広場を短時間で結ぶ乗客輸送船の路線が開通した。この乗客輸送船はリオ・ノーヴォの規模、再建された橋の下を航行できる高さ、橋脚間に合わせた形が考案された[77]（◆図 97）。ディーゼルエンジン[78]を使用した木造船のモトスカーフォ（motoscafo）で実施され、その形は独特で現在の水上タクシーに似ており、全長 17 m、幅 3.3 m、喫水 0.8 mで乗員数は 55 人であった[79]。モーターを備え、最短距離を迅速に結ぶ路線を完成させたのである。

1934 年の都市内交通路線図[80]を見ると、従来のサンタ・キアラからカナル・グランデに沿って、ジャルディーニ、リドまでを結ぶ路線に加えて、リアルトから鉄道駅、ローマ広場を結び、リオ・ノーヴォを通って、サン・マルコ広場まで結んでいる路線が加わっていることがわかる（◆図 96）。ここに、カナル・グランデの縦軸に加えて、カナル・グランデ、リオ・ノーヴォ、リオ・ディ・カ・フォスカリをつなぐ、現在の交通システムの概念の一つ、環状型が誕生していることが見てとれる[81]。現在は、船の立てる波が運河沿いの建物に影響を及ぼすという深刻な問題から、リオ・ノーヴォを利用した路線は運航されていないが、物資の運搬船や水上タクシーの交通量は増えている。

ここでもう一つ舟運に関して触れる。今日見られる水上タクシーの歴史は 1924 年にヴェネツィア市がカナル・グランデ内にモトスカーフォという、モーターボートのタクシー事業の設立を検討した時にさかのぼる（◆図 98）。この時もこの事業を停止するよう市民のストライキが起こった。市議会はゴンドリエーレ協会にモトスカーフォ事業設立の話を申し出たが、大変な論争を引き起こした。結果的にゴンドリエーレ協会がしぶしぶこれに同意し、市になんとかゴンドリエーレが生き残れるよう保護を求め、モトスカーフォ事業を受け入れたのであった[82]。なかには、ゴンドリエーレからモーターボート操船士への転職もあったという[83]。このモトスカーフォはヴェネツィアの複雑な運河網に入り込むことができるため、奥の入り組んだ運河沿いに建つホテルにも直接横付けできる。現在は、荷物を持った旅行客の足として大いに活用されている。

このように、都市内の舟運ではカナル・グランデ線に加え、リオ・ノーヴォを通過するローマ広場―サン・マルコ線が誕生し、早く移動ができるようになった。ショートカットの航路とモーターボートによって大陸から水上へ移動手段を変換することで時間短縮に対応したのである。さらに、戦後の高度成長期になると、個人用の船にもモーターを取り付けるようになり、より通勤圏、生活圏を広げ、ますます舟運が活発になっていった。

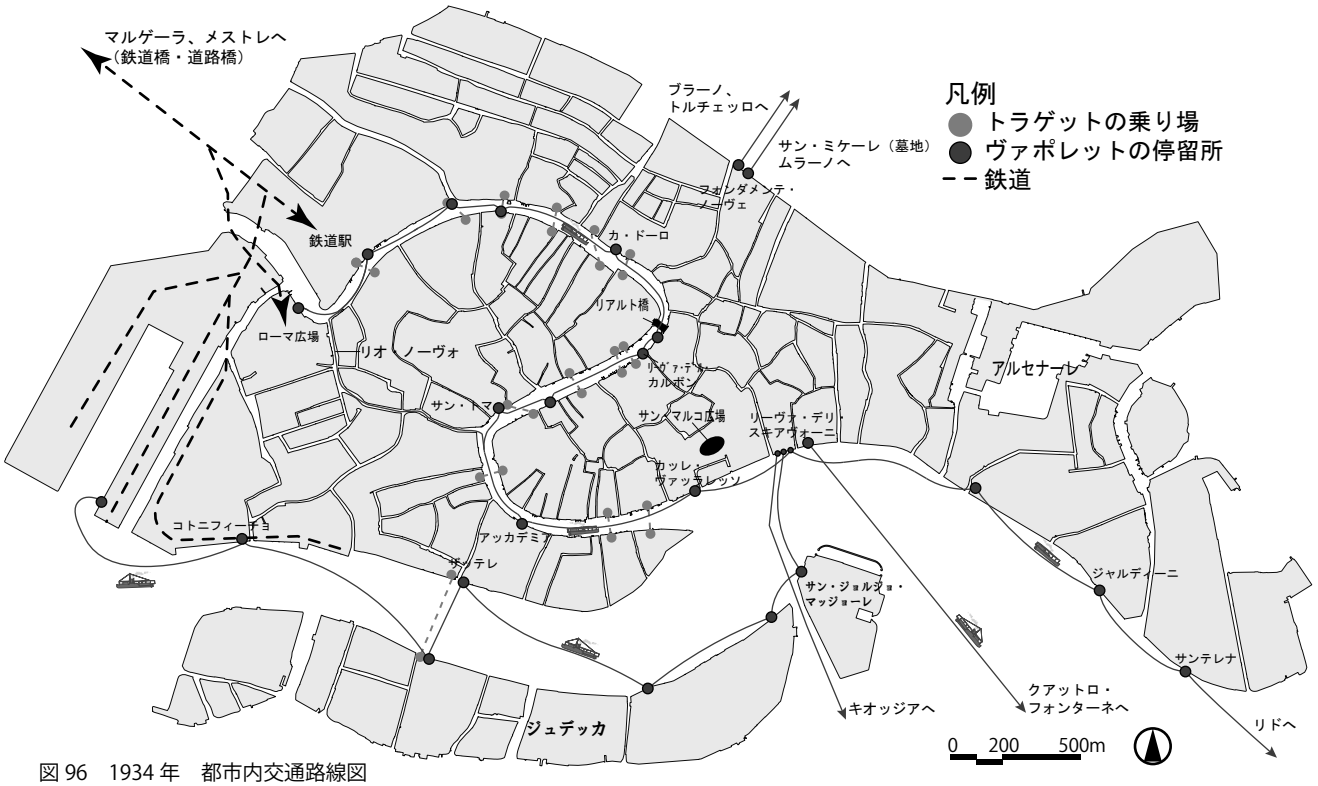


図 96　1934 年　都市内交通路線図
Gilberto Penzo, *Vaporetti : un secolo di trasporto pubblico nella laguna di Venezia*, Sottomarina : Il Leggio, 2004, p.222 をもとに作成



図 97　1933 年　リオ・ノーヴォ
1933 年製造の " カ（Ca'）" のシリーズ
全長 17 m、幅 3.3 m、喫水 0.8 m、55 人乗り
I.U.A.V., Archivio Progetti, CM-05/017/t, Miozzi 2.fot/003.



図 98　1930 年代後半　ホテルに横付けされる水上タクシー
A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN001791.

ラグーナ内のネットワーク

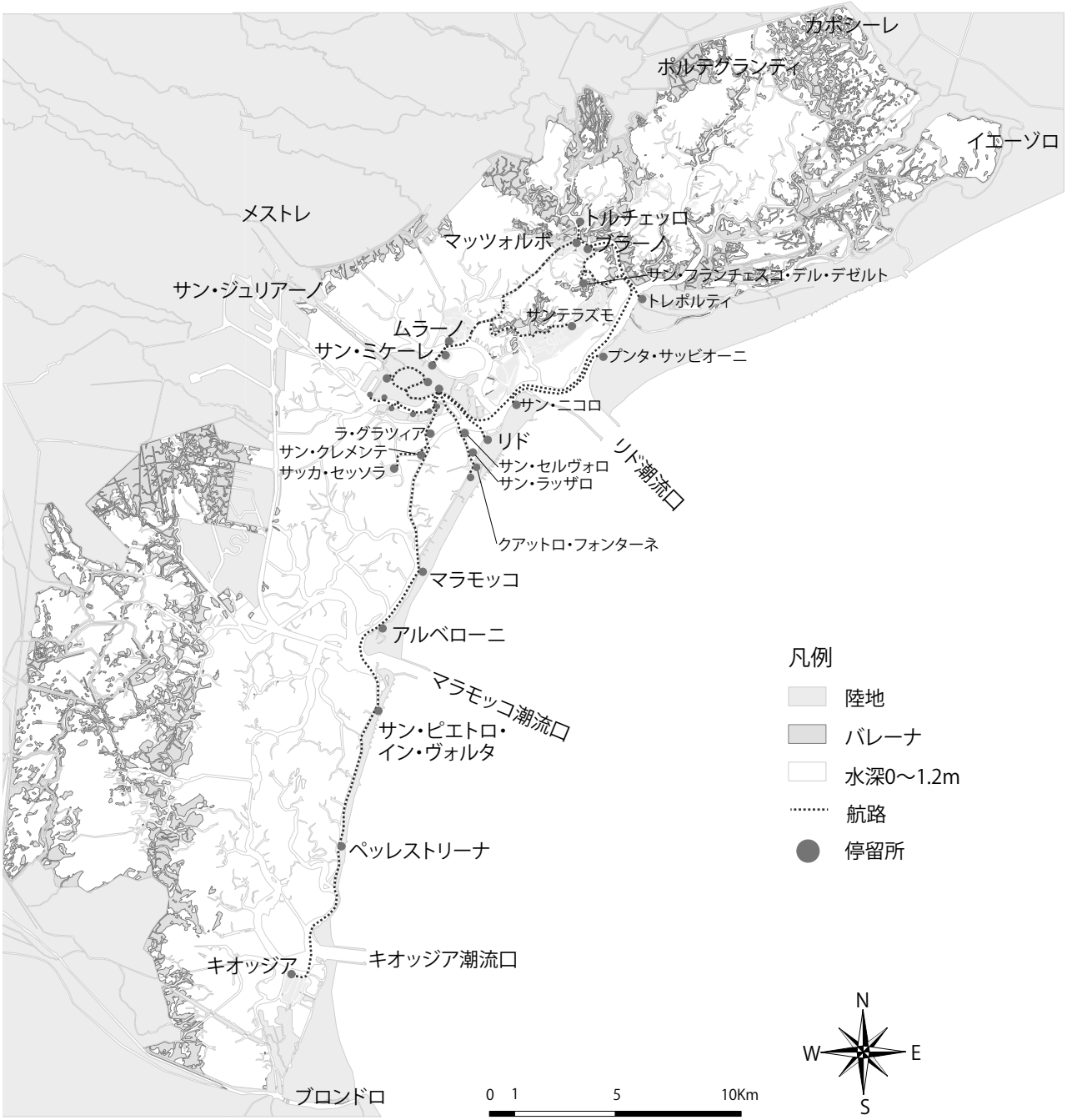
最後に、この時代のラグーナの舟運についても触れておく。19 世紀後半、手漕ぎ舟の輸送から蒸気船に移行され、19 世紀末にはラグーナ内も、ヴェネツィア本島内もラグーナ汽船ヴェネト会社（Società Veneta di Navigazione a Vapore Lagunare、以下 S.V.N.V.L. と略す）によって運航されていた。1903 年、ヴェネツィア市と S.V.N.V.L. との大部分の契約期限が切れ、ヴェネツィア市はカナル・グランデの路線とリドを結ぶ路線を請け負った [84]。1904 年には、内部航行公社（Azienda Comunale Navigazione Interna、以下 A.C.N.I. と略す）が設立され、A.C.N.I. は路線の充実化を進めた [85]。1906 年 5 月から、リドまでの夜便が増便され、7 月にはカナル・グランデの路線は 10 分に 1 便にまで増便された [86]。これは、海水浴場として人気を高めるリドの動きに合わせて、ヴェネツィア―リド間の舟運を強化した現れである。

こうした舟運が活発になるなか、ラグーナの長距離路線にも動きが見られた。19 世紀末には、S.V.N.V.L. によってヴェネツィア本島とポルテグランディ方面、そしてカーヴァズッケリーナ（現在のイエーゾロ）まで結ぶ路線が存在した（◆図 74）。また、ヴェネツィア本島とサン・ジュリアーノ、キオッジアなどのラグーナの周縁部を結ぶ路線として活躍していた。しかし、1929 年の世界恐慌の波を受け、S.V.N.V.L. の解散が決定した。さらに 1920 年代、本土で進められた自動車道（アウトストラーダ）の整備の影響を受け、1929 年、サン・ドナからカーヴァズッケリーナを経由してプンタ・サッビオーニに行く陸上バスの運行が開始され、ヴェネツィアとカーヴァズッケリーナを結ぶヴァポレットの路線が完全に廃止されたのである [87]。

そこで、A.C.N.I. はヴェネツィア―プンタ・サッビオーニ間の路線を設け、ヴァポレットを増便した [88]。この例から、本土では船交通から自動車交通に切り替えられるなかで、ラグーナ内ではむしろ船交通をより充実する方向に進められたことがわかる。

1934 年のラグーナ内のヴァポレット路線を見ると、本土と接続する路線の数は激減し、ヴェネツィア本島の周辺の島々を結ぶ路線が増便していることが読み取れる（◆図 99）。1928 年に国際的な窓口となったサン・ニコロの飛行場、ホテル・エクセルシオールの近くであり、住宅開発された地域であるクアットロ・フォンターネと結ばれ、リドの開発と舟運の発展には密接な関係があったと考えられる。リドの開発については第 3 章で詳しく論じる。そして　ラ・グラッツィア、サン・クレメンテ、サッカ・セッソラを結ぶ路線は、これらの島に病院が立地していたためだと考えられる。これらの島々についても第 3 章で論じる。

以上見てきたように、ヴェネツィアは近代化の過程のなかで都市構造がダイナミックに変化しながらも、舟運をむしろ強化し、水の都市の特徴をいかしながら近代化を進めたのである。現代、舟運はますます活発になっている。これは共和国時代に形成された都市構造を基盤とし、近代に行われた本土との接続を最小限に抑え、水上バスで都市内と周辺の島々を固く接続しているためだと考えられる。そして、自動車のない、船と歩行で成り立つ空間は、多くの人を魅了する都市を形成している。



次の路線がある（各路線往復）
フォンダメンテ・ノーヴェ→ブラーノ→トルチェッロ→トレポルティ
フォンダメンテ・ノーヴェ→サン・ミケーレ→ムラーノ
フォンダメンテ・ノーヴェ→ムラーノ→サンテラズモ
リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ→マラモッコ→アルベローニ→サン・ピエトロ・イン・ヴォルタ→ペッレストリーナ→キオッジア
リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ→サン・セルヴォロ→サン・ラッザロ→クアットロ・フォンターネ
リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ→ラ・グラツィア→サン・クレメンテ→サッカ・セッソラ
リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ→サン・ニコロ・ディ・リド（夏期運航）
リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ→サン・フランチェスコ・デル・デゼルト→ブラーノ→トルチェッロ（夏期運航）
リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ→サン・ニコロ・ディ・リド→プンタ・サッビオーニ

図 99　1934 年　ヴァポレット路線図
G. Penzo, *op.cit*., p.222. をもとに、現在の地図を用いて作成

第３節　19 世紀のフローティング水浴施設

１．はじめに

18 世紀にヨーロッパ全体で流行していた海水浴ブームはイタリア半島にも到来した。1787 年にはゲーテもナポリとシチリアを訪れ、海に開放された景色に魅せられている。南イタリアでは比較的早く海岸が整備された。ヴェネツィアは南イタリアよりも遅い鉄道整備後の 19 世紀後半からラグーナとアドリア海の境に位置するリドの海岸部で本格的な海水浴場が整備されることが知られている。第２節で述べたようにヴェネツィア本島とリドを結ぶ蒸気船も徐々に増便され、舟運の強化とともにリドも発展していった。そして 20 世紀初頭には巨大なホテルが建ち並び、国内外から多くの人が訪れる国際的な海水浴場となった。リドの海水浴場の形成は国際観光都市ヴェネツィアとして、近代化を成し遂げた象徴的な現象の一つである。このリドの海水浴場の開設については、本論の第３章で詳しく論じる。

本節では、この時代の観光化の一連の流れとして、リドの海水浴場が開設される以前から実施されていたラグーナ内の水浴施設に焦点をあてる。ヴェネツィアで水浴施設が登場するのは、フランス政権下の 19 世紀初めのジャルディーニ計画のなかに健康目的の施設として組み込まれたものである[1]（◆図 100 ～ 105）。この計画は実現されなかったが、当時、水浴施設がいかに重要だったかを示している。次の水浴施設に関してはフローティング水浴施設（stabilimento dei bagni galleggianti）の計画がある。この水浴施設についてはほとんど知られていないが、ヴェネツィアの観光化を語るうえで欠かせない存在である。そこで本節では、フローティング水浴施設に注目し、その実態を考察する[2]。

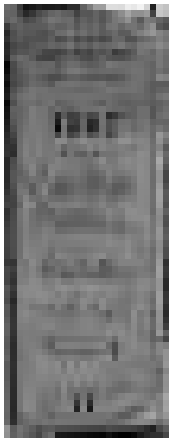


図 100　計画関連史料の背表紙

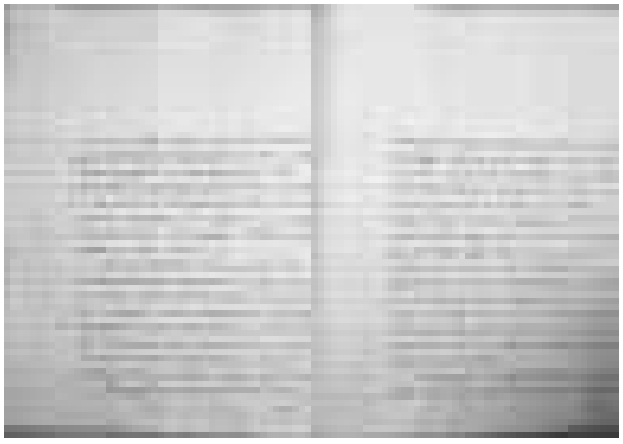


図 101　1808 年　ジャンナントニオ・セルヴァ（Giannantonio Selva）の計画　　水浴関係の計画も記載されている。
A.S.C.V., *1807 Giardini Pubblici a Castello* I, prot. 4769, 05 maggio 1808.

図 100, 101　1807 ～ 1810 年　ジャルディーニ計画



図 102　ジャルディーニの位置

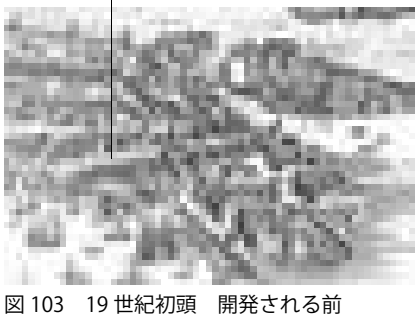


図 103　19 世紀初頭　開発される前
Giorgio Bellavitis, Giandomenico Romanelli, *Le città nella storia d'Italia: Venezia*, Roma, Bari : Laterza, 1985, p.164.

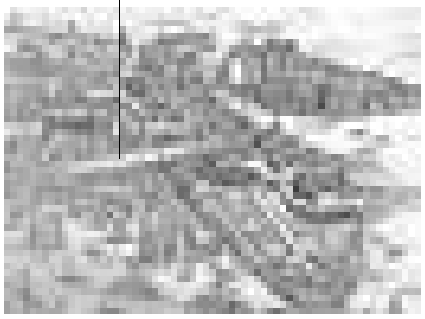


図 104　開発後のジャルディーニの鳥瞰図
Ibid.

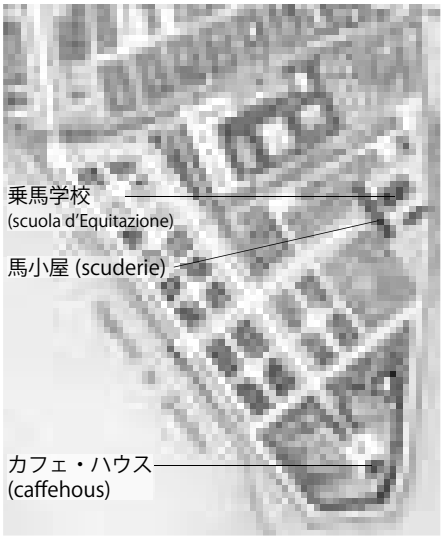


図 105　1846 年　ジャルディーニ
Giandomenico Romanelli, *Planimetria della città di Venezia : edita nel 1846 da Bernardo e Gaetano Combatti*, Treviso : Vianello libri, 1987.

２．リーマ医師によるフローティング水浴施設

フローティング水浴施設に関しては、すでに 1822 年にジュデッカ運河内において健康を目的としたプロジェクト案が持ち上がっていた[3]。実現されたのは、ヴェネツィア市立病院の外科医であるトンマーゾ・リーマ（Tommaso Rima）による 1833 年のフローティング水浴（bagni galleggianti）の施設である[4]（◆図 106）。この施設はラグーナの水を利用するため、水循環の比較的良好なサン・マルコ広場正面あたりのサン・マルコ水域に浮かべられた[5]とされているが、当時のヴェネツィア本島内の運河の底にはヘドロがたまった状態で、運河の底に足をつけると、決して綺麗な状態とは言えなかった、という指摘もある[6]。しかしながら、当時のヴェネツィアでは、運河内で泳いでいたことから、運河の水に対する衛生的な抵抗は少なかったと推察される。

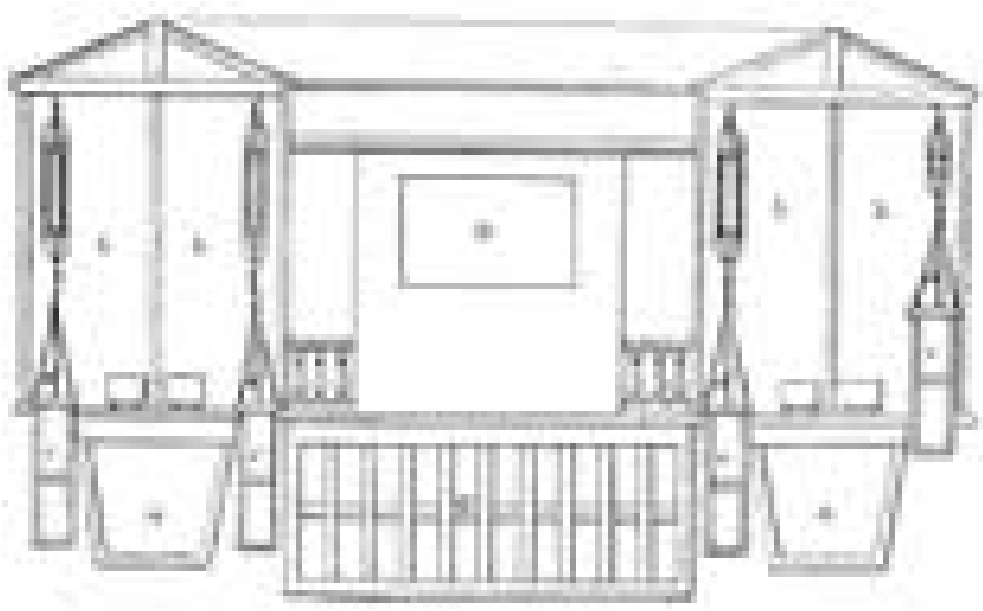
この施設は二つの台船（A）で浮く構造になっている（◆図 107）。浴槽（C）は、長さ 16.67m、幅 6.95m、水深 1.39m の格子状に組まれ[7]、ラグーナ内の水がそのまま循環できるようになっており、運河の底に足をつく心配のない設計になっている。

台船の上には次のような仮設の部屋が設けられている（◆図 108）。大広間（B）、カフェと食堂（D）、ロッジア（E、F）、更衣室（G）、淡水と海水を温めて浴室（I）に送るための炉（H）、浴室（I、L）、ベッド付き大部屋（M）、蒸し風呂（N）、水泳用の大水槽（O）、エントランス（P、Q）。これらの内容から、富裕層を対象として設計されたと考えられる。この巨大浮遊仮設物は、ロッジア（E）からサン・マルコ広場とスキアヴォーニの岸辺を、逆側のロッジア（F）からジュデッカ運河を望めるようになっており、開放的な構成である[8]。このことから、水浴と都市のすばらしい景観を同時に楽しむことができる施設として、1833 年にはイタリア王立芸術・科学院（Regio Istituto d'arti e scienze）から銀賞が、1835 年には、公共博覧会（pubblica esposizione）において金賞が与えられた[9]。このように、フローティング水浴施設は盛大に称賛されたことがわかる。

この施設は数回にわたり修復や補強が行われた。19 世紀半ばには、評議員のピエール・ルイジ・ベンボ（Pier Luigi Bembo）の承諾のもと、市から 12,000 オーストリア・リラの寄付金を受け、総額約 40,000 ～ 42,000 リラをかけて修復や増強事業が行われた[10]。そして、スキアヴォーニの岸辺の水浴施設を含んだ巨大複合施設のプロジェクトが中断した影響を受け、このフローティング水浴施設はさらに拡張され、補強され、19 世紀の間、多くの人々に利用された[11]。



図 106　1893 年　海の税関の前に浮かぶ水浴施設
Alberto Cosulich, *Viaggi e turismo a Venezia dal 1500 al 1900*, Venezia : I sette,1990, p.144.



A：台船（8.34m）
B：大広間（9.38m × 5.56m）
C：浴槽（水泳用大プール）
（16.67m × 6.95m、水深1.39m）
D：カフェ、食堂
E：ロッジア
（美しい景観を望める）
F：ロッジア（大運河を望める）
G：更衣室（17 室）
H：炉が二つ
淡水と海水を温めて浴室（I）に送る
I：浴槽つきの部屋 (a) と
ベッド付き部屋 (b)（4部屋）
L：自然浴用の部屋（8部屋）
M：談笑部屋（2部屋）
ベッドを含む2～5部屋になり得る
N：シャワー、蒸し風呂、薬湯
O：水泳用の大水槽
P：陸地側からのエントランス
Q：運河側からのエントランス

図 107　フローティング水浴施設（A-A' 断面図）
Bagni galleggianti in Venezia privilegiati da S. M. l'Imperatore e Re Francesco I premiati dal R. Istituto Italiano, estratto da Supplemento del Nuovo Dizionario tecnologico, Venezia 1845, fig. 2.

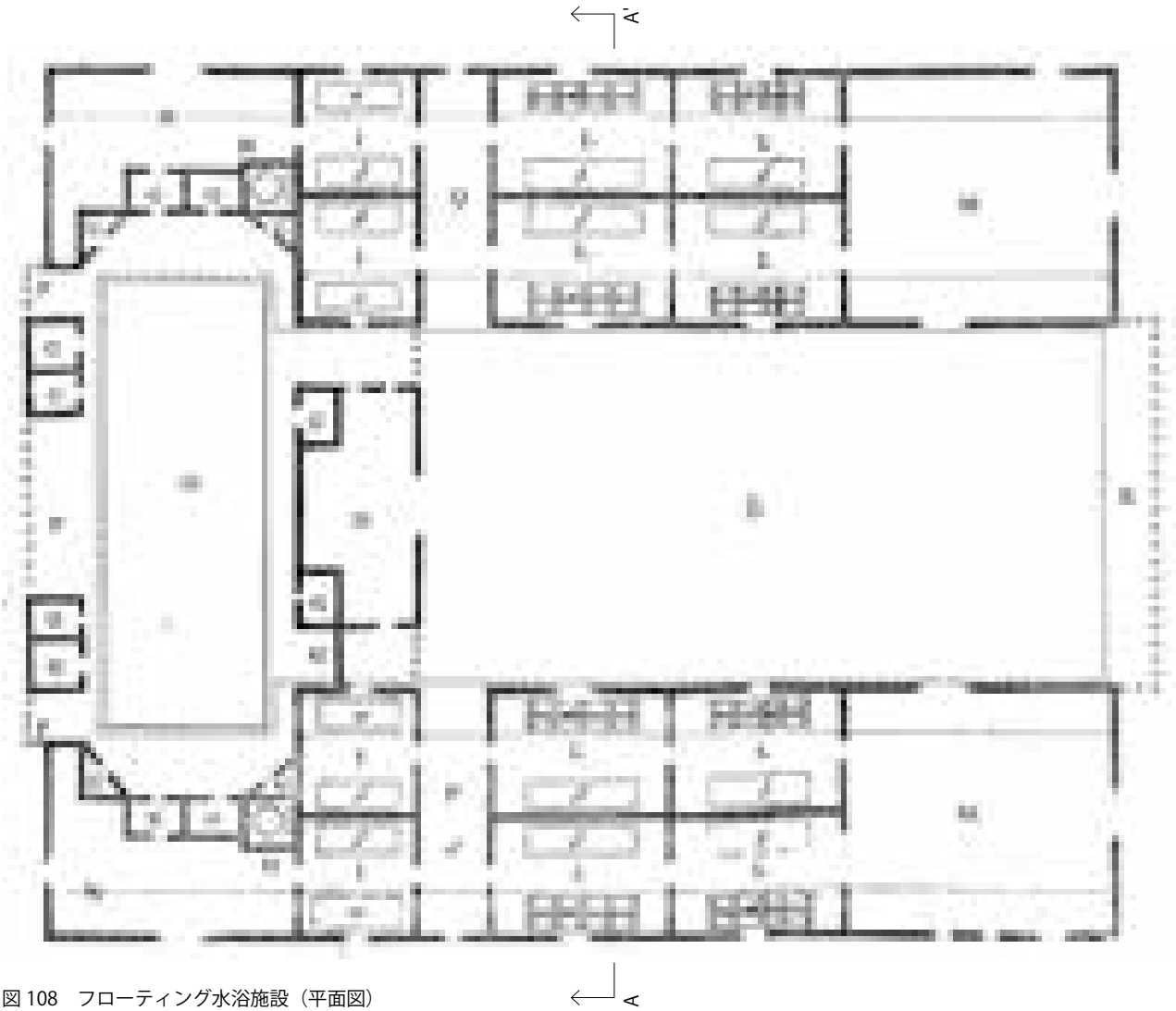


図 108　フローティング水浴施設（平面図）
Ibid., fig. 1.

3．舟を改造した水浴例

フローティング水浴施設で使用されるシレナ（sirena）という、男性の目を気にすることなく水浴を楽しむ、女性用の舟が登場した（◆図 109）。シレナはイタリア語で人魚を意味し、女性専用の水浴施設であることからこのような名前が付けられたと推測される。シレナの全長は 12.16m で、木造の格子で組まれた船底は 1.215m 水に浸かる。この舟にはテントがついており、外からの視界を防ぐことができた [12]。周りからの視界を遮ることができたため、水着を身に着ける心配がなかったという指摘もある [13]。木造の格子で組まれた船底から魚の出入りもあったという。また、ベッドのある二つの寝室もあり、女性のみならず、カップルにも利用されていたという [14]。このシレナは、オールで舟を漕ぐ以外にも、帆を使って帆船にもなり得た。さらに、舟を漕ぐ補助として船首にある水輪を設置する工夫がなされていた [15]。

ヴェネツィアの一般的なゴンドラを改造した例もある（◆図 110、111）。ゴンドラの中心には、２段階の深さで水に浸かれるように工夫された鉄製のかごが設置されている。上部は当時ゴンドラに取りつけられていた、フェルツェ（felze）で覆われている。船首には高さが 1.74m 以上の高さになるコントロ・フェルツェ（contro-felze）があり、着替える目的で設置されている [16]。この図でいう、(f) の部分である。この舟は、ゴンドリエーレに漕いでもらうことで、水浴しながらヴェネツィアの街並みを楽しむというものである。また、水流による水の衝撃で健康にもつながると考えられていた。水流がマッサージに最適だとこの水浴方法を好んだフランス人の外交官もいたことが記載されている [17]。

さらに、舟の両側にスクリュープロペラを設置した、体を鍛えるための舟もあった [18]（◆図 112）。舟の底に設置された鉄製のかごは、座る高さと立つ高さの二つが設けられた（c,d）。両側面にスクリュープロペラ（g）があり、舟のなかでこれを動かして体を鍛えるというものであった。筋肉の増量に効果的である、と指摘されており、医者の指導のもとで体を鍛えるのが当時の流行だった。もっと鍛えたい場合は、他者に舟を漕いでもらい、負荷をかける方法もとられた [19]。この舟には、魚や浮遊物が入りこまないようにするために小さな穴の網で囲まれた。

このように、ヨーロッパ全体の水浴ブームを受け、ヴェネツィアでは舟を利用した水浴も登場した。普段から舟での移動を中心とする舟運都市ヴェネツィアならではの特徴と言える。

以上、リドの海水浴場が整備される以前のヴェネツィアでは、舟を利用した水浴法が実施されたことを明らかにした。フローティング水浴施設の成功により、後にスキアヴォーニの岸辺でプロジェクトが立ち上がり、その後プロジェクトの実施場所はリドに移行された。20 世紀初頭には、リドの海水浴場は国内外から多くの人々が訪れる海水浴場に発展していったことから、ラグーナ内のフローティング水浴施設はリドの海水浴場に取って代わったと考えられる。

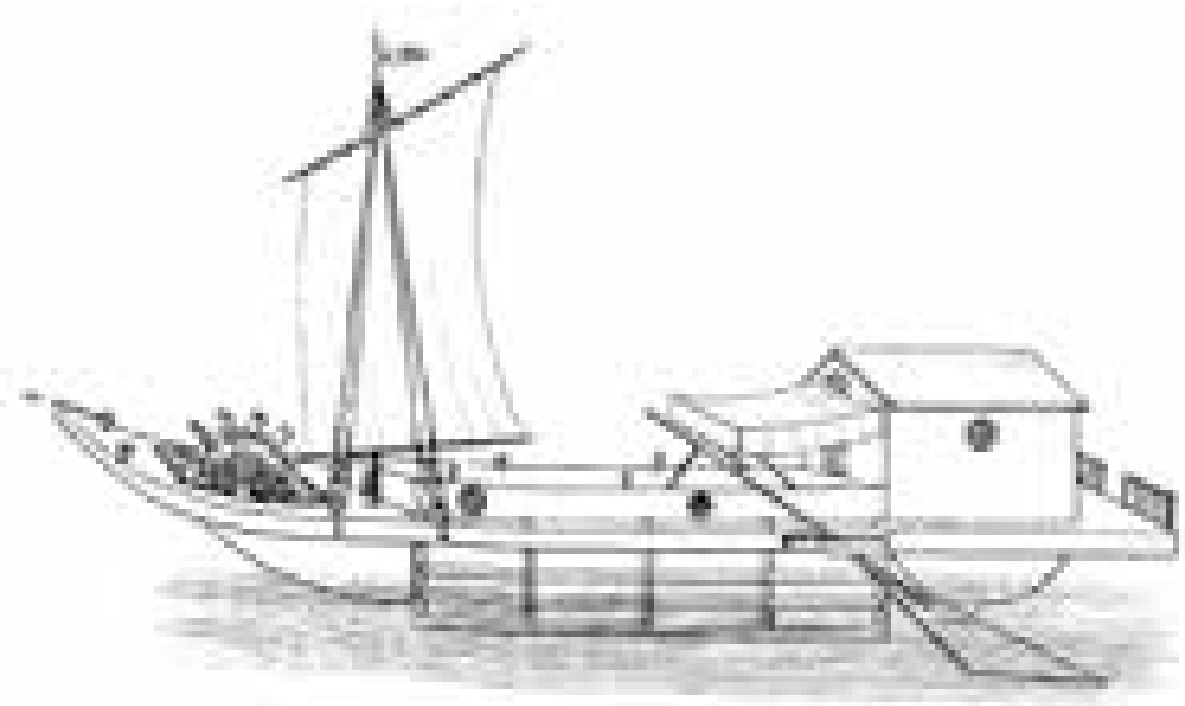


図 109　シレナ（sirena）
Ibid., fig. 3 .



a, b：ゴンドラ　　c：鉄製のかご　　d：座る用　　e：覆いまたは正規のフェルツェ（felze）
f：アシスタント用または更衣室用の場所（フェルツェより高く黒い布で覆われる）

図 110　ゴンドラを改造した水浴用の舟
Ibid., fig. 4 .

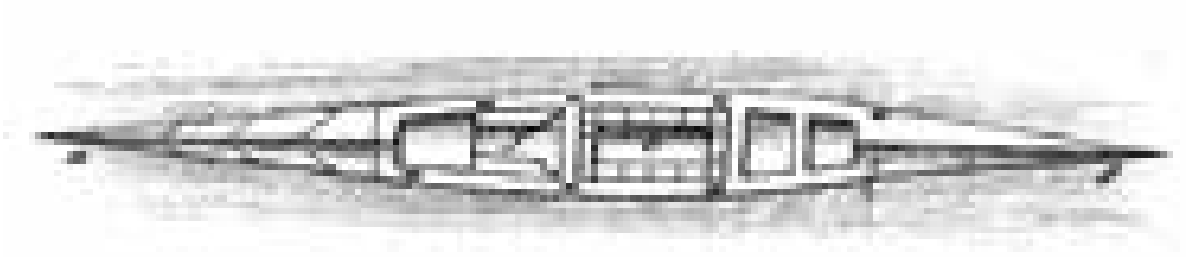


図 111　ゴンドラを改造した水浴用の舟　（平面図）
Ibid., fig. 5 .

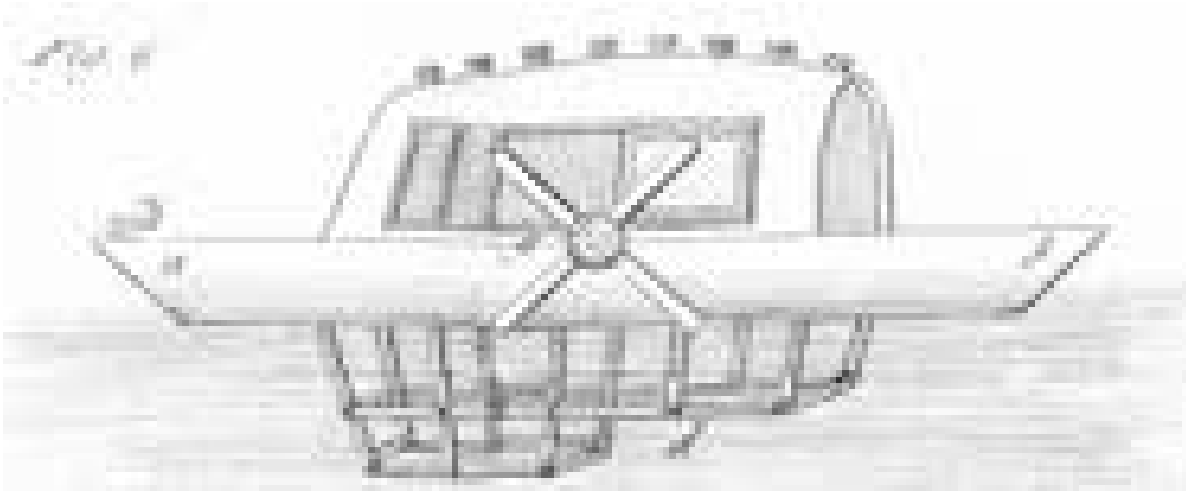


図 112　両側にスクリュープロペラを設置した、体を鍛えるための舟
Ibid., fig. 6 .

第４節　水辺に立地したホテルと水上テラスの建設

１．はじめに

本節では、水都ヴェネツィアの 19 世紀から 20 世紀初頭を対象として、水辺空間の利用の変遷過程を明らかにし、近代化の過程のなかで、それがどのように変容したのかを見ていく[1]。ヴェネツィアに関しては、共和国時代に作り上げられた世界でも類まれなる水の都市としての性格が今もなお変わっていないと思われがちだが、実際には近代化の流れのなかで、ほかの都市と同様に、大規模開発が行われ、鉄道や自動車といった陸の交通を受け入れ、都市構造を変化させてきた。しかし、ほかの都市と大きく違う点は、現在も多くの船が行き交い、水辺には人が集まり、テーブルや椅子を並べたくつろぎ空間も展開し、水の都市が維持されている点である。第２節では、舟運の視点からヴェネツィアの近代化を据え直し、共和国時代の都市構造の上に、新たな交通インフラを受け入れながらも、20 世紀初頭に運河掘削を行い、水の都市の特徴を活かしつつ近代化を押し進めたことを明らかにした。また、技術的進歩も加わり、舟運をむしろ強化し、水の都市としての機能を高めたことを論じた。こうした近代化の波を受けながらも世界中から注目される水の都市をつくり上げた事実を見直す必要がある。

共和国崩壊（1797 年）以後の 19 世紀から 20 世紀初頭の総括的な研究としては、M. イズネンギと S. ヴォルフ監修の『ヴェネツィア史』(2002 年)[2]が挙げられる。19 世紀の都市史研究においては､G. ロマネッリによる『19 世紀のヴェネツィア』（1977 年）が詳しく、掲載図版も多い[3]。20 世紀の都市史研究においては、G. ズッコーニ『ラ・グランデ・ヴェネツィア』（2002 年）[4]が挙げられ、マルゲーラ工業地帯やローマ広場の計画のような大規模開発に関する研究がまとめられている。これらの研究から、ヴェネツィア全体の時代の大きな流れを把握し、水都ヴェネツィアの特徴がよく現れる “ 運河との関係 ” を考察する必要がある。

そこで本節では、ほかの都市では一般的に近代は舟運から陸上交通へと変化し、次第に人の意識から「水」が離れていくなかで、現在も密接に水と結びつくヴェネツィアの水辺に注目し、近代化の過程のなかで、水の都市として価値を失わないような計画がいかに行われたのかを検証する。とりわけ､ヴェネツィアの水都としての特徴が最も顕著に現れるサン・マルコ地区のカナル・グランデ沿いに張り出したテラスと、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ沿いのテラスの出現に着目し、その成立の事情と背景を考察する。その作業を通じて、ヴェネツィア共和国時代に形成された港のエリアのサン・マルコ水域において、港の役割から観光の役割にシフトしていく過程を論じながら、前近代にできた水の都市に、新たな機能を導入し、現代に通ずるヴェネツィアの水都としての特徴が獲得されたことを明らかにする。

本節ではまず、ヴェネツィア共和国時代の都市構造を把握し、舟と建物とが一体となった都市空間であったことが知られる水都ヴェネツイア本来の水辺空間の特徴を浮かび上がらせ[5]、近代化の過程で都市構造が変わる以前の水辺空間の在り方を論ずる。

次に、ヴェネツィア共和国崩壊後、オーストリア政府下で行われた鉄道建設とイタリア王国統一後に行われた新港湾建設の影響により、水の都市の構造を大きく変化させながらも、水の都市の性格を維持してきた「19 世紀の水辺空間」の変遷を明らかにする。ここでは、サン･マルコ水域の港の機能が薄れていく一方で、新たな観光業の展開が見られるサン･マルコ地区のカナル・グランデ沿いとリーヴァ・デリ・スキアヴォーニ沿いの変化を述べ、その背景を考察する。サン・マルコ地区のカナル・グランデの河口では、19 世紀末に現在よりもホテルが立地していたことを論じ、水上テラスの出現する前段階を描き出す。リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ沿いでは、市議会録[6]をもとに巨大複合施設のプロジェクトが持ち上がった計画や、カフェの営業により水辺のテラス席が登場したことを通して、港機能が薄れ、観光業の受け皿になったことを明らかにし、人の賑わう水辺空間ができていく過程を論述する。具体的には、各年代の地図[7]を用いながら、行政施設や軍事施設、ホテル[8]などの主要な施設の立地過程を読み解く。また、上記二つの地域の不動産台帳（カタスト）およびその地図[9]を用いて、さらに建物の用途と所有者を把握し、考察を深める一助とする。そして、当時描かれた図面や写真[10]と現在とを比較し、テラス席の有無や、運河に突き出した桟橋やバルコニーの有無を検証し、またそれらが存在した場合は、当時の用途を分析する。

そして、20 世紀初頭の変遷を丁寧に追いながら、サン・マルコ地区のカナル・グランデの河口に立地したホテルにおいて、水上テラスがどのような過程で出現するのかを明らかにする。20 世紀以降においては、ヴェネツィア市文書館に保管された 20 世紀初頭の P. ジャコメッリの写真から、主にカナル・グランデ沿いのパラッツォの外観を把握することができる。また、同文書館に保管された建築確認申請の史料から、申請理由の内容と建物の改修案の図面を通して、当時の計画意図を推測することができ、より具体的な考察を進めることが可能である。こうした一連のオリジナル史料を用いて、現在の水都ヴェネツィアの特徴的な空間の一つである、水上テラスの出現の瞬間を捉え、時代の新たな価値観とニーズに応じて水辺空間を巧みに利用してきた背景の考察を行う。

2．ヴェネツィア共和国時代の水辺空間

はじめにヴェネツィア共和国時代に形成された水と密接に結びついた都市構造をおさらいしておく。ヴェネツィアは東方貿易により繁栄し、各地からあらゆる商品が集まる国際的な大商業中継地として発展した。都市の東側はアドリア海からの入り口にあたるサン・マルコ水域を中心に港が広がっていた。1500 年出版のヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図からは大型商船の停泊している様子をうかがい知ることができる（◆図 1）。また、都市の中心を大きく蛇行するカナル・グランデの入り口には、海の税関（ドガーナ・ダ・マール）が置かれ、中央にはリアルト市場が立地していた。都市内の岸辺（リーヴァ）や商館では荷揚げが行われ、都市全体に港の機能が分布する「分散型の港構造」であった[11]（◆図 36）。

本格的に都市の建設が始まる 12、13 世紀頃、主に東方貿易の商人たちによって、リアルトを中心としたカナル・グランデ沿いに、商館建築が建てられた[12]。トルコ人商館に代表されるような水に開放的な建築であり、運河に面して 1 階には大きな連続アーチを設け、直接荷揚げできる構成が取られた（◆図 113）。

14、15 世紀のゴシック時代には、住空間や接客機能に重きを置き、内部空間を充実させる方向へ少しずつ変化していった（◆図 114）。

そして 16 世紀初め頃から、カナル・グランデに唯一架けられたリアルト橋に、木造の跳上げ橋から石造への再建が検討され、16 世紀末、石造の橋として完成し、今日に至る。これは、カナル・グランデで大型商船が航行しなくなったことを示し、カナル・グランデは物資の幹線路から威厳を示す象徴的な空間へと変化していることを意味する[13]。また、それまでの建物の規模を超えたパラッツォ・コルネールに代表される古典主義的で豪壮な貴族住宅や、印象的な大玄関を構えたパラッツォ・グリマーニのような壮大な貴族住宅によって、カナル・グランデはヴェネツィア共和国を象徴する格式高い性格を強めた[14]（◆図 115）。このように、ヴェネツィア共和国時代末には、カナル・グランデ沿いに様々な時代に建てられた商館や住宅としての貴族住宅など規模の大きな建物が並んだ。また、東方貿易で栄え、その港として、主要な部分を担ってきたカナル・グランデは、16 世紀に入ると、水上で華やかな祝祭が行われるなど、舞台装置としての役割を担うようになっていた[15]。そして、18 世紀になると、カナル・グランデは、港の機能の比重をより小さくし、祝祭や演劇などの文化的性格を強めていったのである。



図 113　トルコ人商館

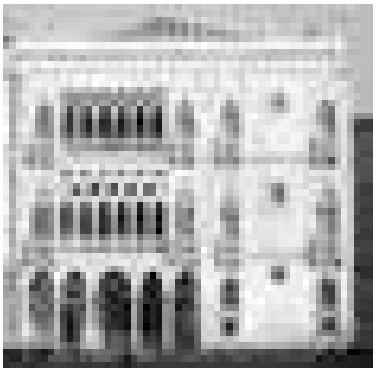


図 114　カ・ドーロ（15 世紀）
1 階に開放的なポルティコをもち、むしろビザンチン時代の商館を模したものである。



図 115　パラッツォ・グリマーニ

３．19 世紀の水辺空間

ヴェネツィアは 1797 年、フランス軍の占領により共和国時代を終える。その後、フランス、次いでオーストリアに統治され、それまでのヴェネツィアは大きく変化した。その主因はすでに見たようにオーストリア政府のもとで行われた鉄道橋の建設と、イタリア統一後の港湾整備である（◆図 69）。都市の西側に建設された鉄道駅の影響を受け、港湾も西側のサン・バジリオ地区に整備された。それまでサン・マルコ水域を中心として都市に広く分布していた港の機能は、サンタ・マルタ地区とサン・バジリオ地区に集められ、港湾構造が大きく変化した [16]。新港湾の建設されたサンタ・マルタ地区からサン・バジリオ地区にかけて、工場や倉庫等の大型機能が設置され、大きなエネルギーを生む近代の最先端の風景に変貌していったのである。

一方、港の機能が縮小された都市の東側では、どのような変化が起きたのだろうか。ここでは、サン・マルコ水域を中心に考察を進める。港の機能が失われる例として、ナポレオンによる、サン・マルコ広場の南側に立地した穀物倉庫の取り壊しが挙げられる。ナポレオン翼と呼ばれる棟からサン・マルコ水域を見渡せるようにするため、穀物倉庫の跡地には王立公園が造園された（◆図 116）。また、サン・マルコ水域に面して宿泊施設が立地していく傾向も見られる。18 世紀末まではリアルト橋を中心に宿泊施設があったが、19 世紀後半にはリアルト橋付近からサン・マルコ広場周辺に集中していくと指摘されるように [17]、実際に、1846 年と 1869 年の地図の比較でも、1869 年には主要なホテルがサン・マルコ広場周辺に集中していることが確認できる（◆図 117）。1887 年にはサン･マルコ地区のカナル･グランデ沿いとリーヴァ・デリ・スキアヴォーニ沿いにホテルが多く立地する傾向が見られ、この二つの地域が、観光業という新たな機能の受け皿になったと考えられる。

そこで、ここでは上記二つの地域に着目し、港の機能が縮小され、次第に観光の中心地となっていった過程を考察する。

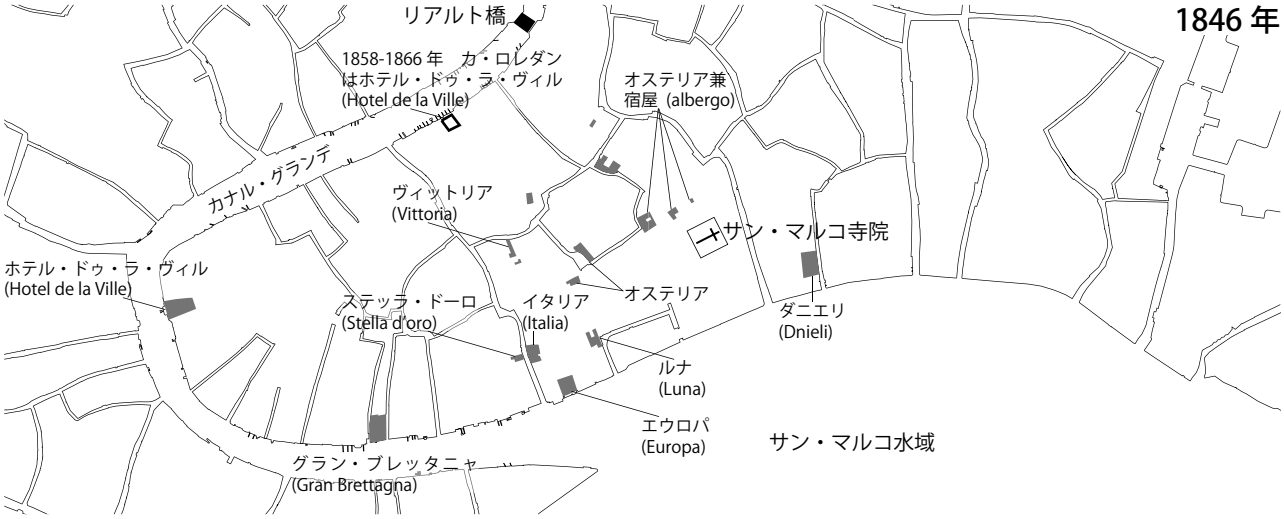


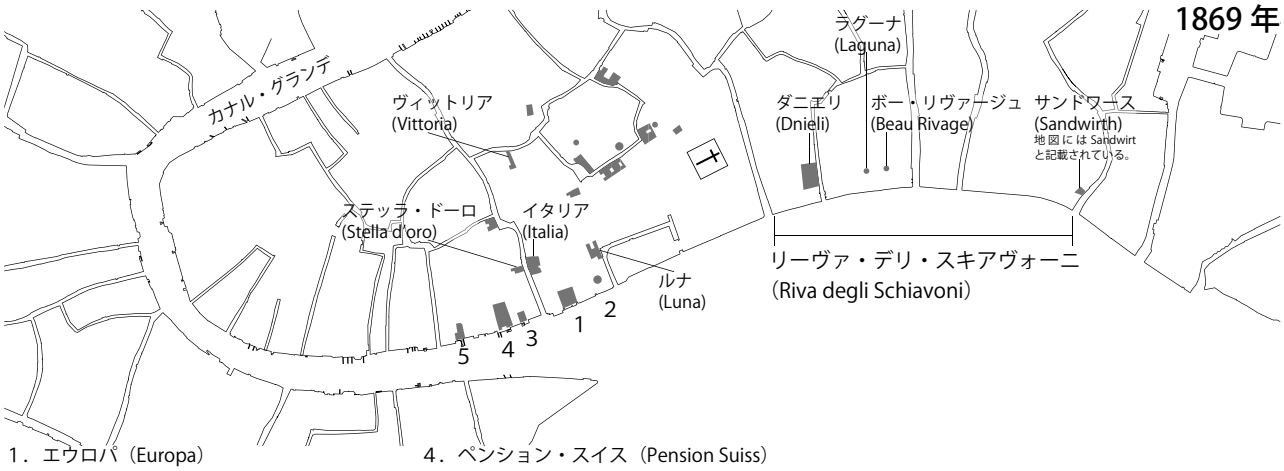
リオ・ディ・サンタ・マリア・ゾベニゴ～パラッツォ・ティエポロ



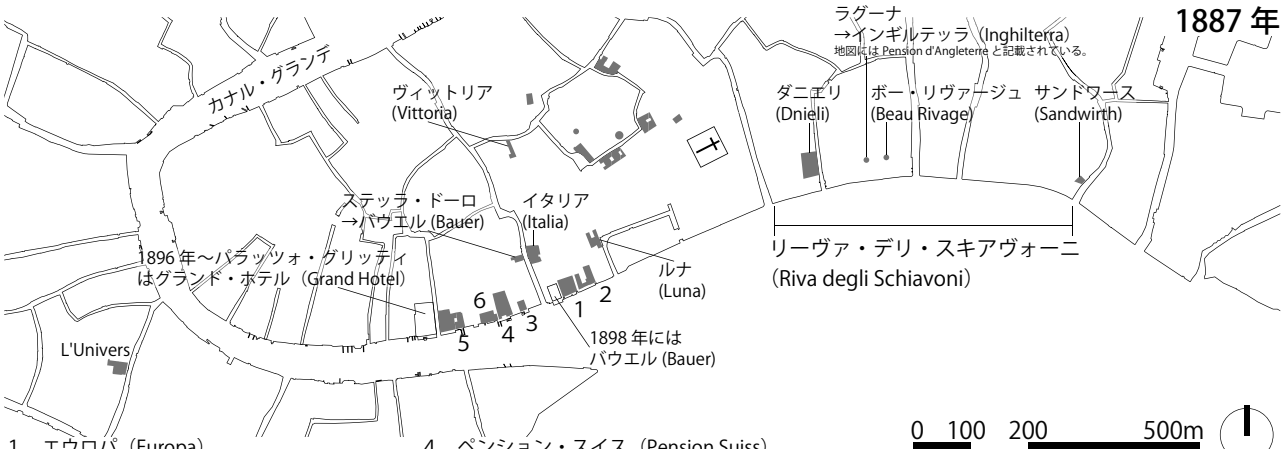
リオ・ディ・サン・モイゼ～王立公園

図 116　1828 年　立面図　リオ・ディ・サンタ・マリア・ゾベニゴ～王立公園　　A. クアドリ作成
Il Canal Grande di Venezia descritto da Antonio Quadri e rappresentato in 60 tavole rilevate ed incise da Dioniso Moretti, Pordenone : Grafiche Editoriali Artistiche Pordenonesi Spa, 1981.





1．エウロパ（Europa）
2．チッタ・ディ・モナコ（Città di Monaco）
3．バルベージ（Barbesi）
4．ペンション・スイス（Pension Suiss）
5．ニューヨーク（地図には New Yorch と記載されている。）



1．エウロパ（Europa）
2．チッタ・ディ・モナコ（Città di Monaco）
3．ブリタンニア（Britannia, Barbesi を改名）
4．ペンション・スイス（Pension Suiss）
5．グランド・ホテル（Grand Hotel）
6．ミラン（Milan）

図 117　1846 ～ 1887 年　主要なホテルの分布

1846 年：Giandomenico Romanelli, *Planimetria della città di Venezia : edita nel 1846 da Bernardo e Gaetano Combatti*, Treviso : Vianello libri, 1987.
1869 年：Carlo Bianchi, *Nuova pianta di Venezia : sul rapporto di 1 a 6000: pubblicata nel 1869 dall'editore litografo Carlo Bianchi Venezia, Piazza S. Marco N. 90, 91*, Venezia, 1869
1887 年：Luigi Querci, *Nuova pianta di Venezia*, Venezia, 1887　　をもとに作成

主要なホテルが立地するカナル・グランデ沿い

1846 年の地図には、カナル・グランデ沿いに三つの主要なホテルが立地している。そのなかのホテル・エウロパ（Europa）は、1474 年頃建設のパラッツォ・ジュスティニアン（Palazzo Giustinian）に当たる（◆図 116）。このホテルは、フランス人のＡ．マルセイユ（Arnold Marseille）によって 1817 年に創業された[18]。1808 年の不動産台帳によると、パラッツォ・ジュスティニアンと隣接する建物の所有者は、貴族のモロジーニ家（Morosini）であった[19]。1838 年の不動産台帳では、カナル・グランデ沿いのパラッツォ・ジュスティニアンはマルセイユの妻であるポッツィ・マッダレーナ（Pozzi Maddalena vedova Marseille）の所有だが[20]、カナル・グランデに面さない建物はモロジーニ家の所有となっている[21]。パラッツォ・ジュスティニアンはカナル・グランデの入り口にあたり、舟でヴェネツィアの外から来た人たちにとって、“都市の玄関口”としてふさわしい場所であっただろう。パラッツォ・ジュスティニアンの脇には渡し舟（トラゲット）もあり、人通りも多かったと推測され、ホテルを開業するのに適した位置であったと考えられる（◆図 118）。そして、1905 年まではマルセイユ家が借りながらホテル業を続ける[22]。残り二つの主要なホテルであるグラン・ブレッタニャ（Gran Brettagna）[23]、ホテル・ドゥ・ラ・ヴィル（Hotel de la Ville、パラッツォ・グラッシ）[24]も同様に、パラッツォを転用してホテルを営んでいる（◆図 119 ～ 124）。

1854 年の地図[25]に記載されている主要なホテルは、1846 年とほぼ同じ立地である。当時、富裕層の間で水浴が流行しており、1858 年には『ヴェネツィアと水浴』[26]が出版される。その水浴案内には、浴室を備えたホテルが掲載されており、1846 年の地図からいずれも運河沿いに立地していることがわかる（◆表１、図 125、126）。蒸気浴（サウナ）や水浴には運河の水が利用されたことから、運河沿いに立地することが好条件であったと推察される。

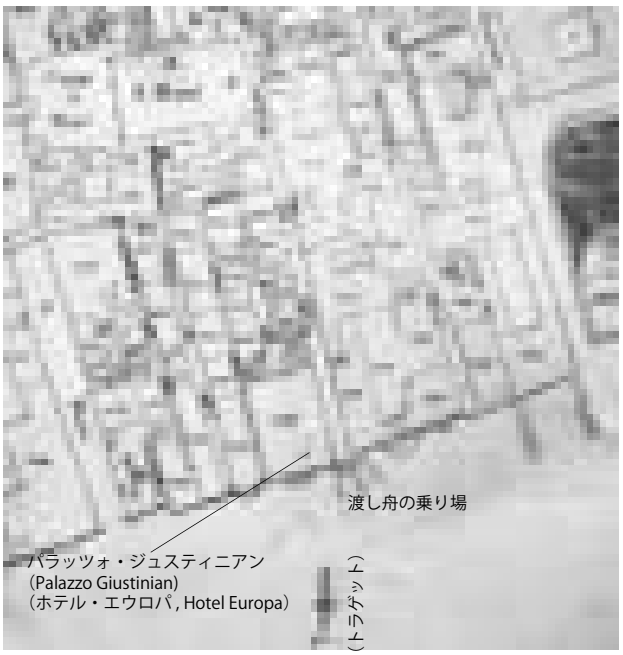


図 118　1838 ～ 1842 年　不動産台帳（カタスト・アウストリアコ）の地図
Mapppa del Catasto austriaco, Città di Venezia, Sestiere di San Marco.

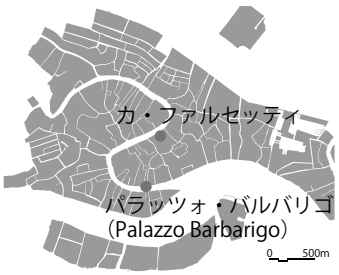


図 119　グラン・ブレッタニャの位置

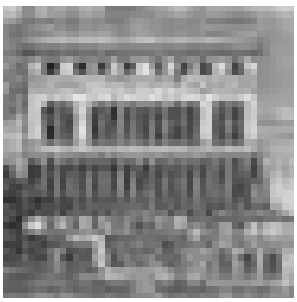


図 120　1800 年頃
カ・ファルセッテイ
この頃はグラン・ブレッタニャに使用されている。
A. Cosulich, *Viaggi e turismo a Venezia dal 1500 al 1900*, op.cit., p.104.

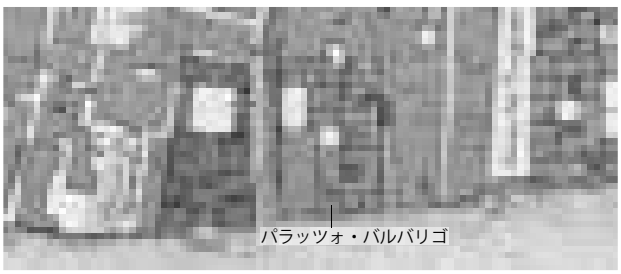


図 121　1846 年　パラッツォ・バルバリゴ
ホテル（グラン・ブレッタニャ）に使用されている。
G. コンバッティ作成の詳細地図集
G. Romanelli, *Planimetria della città di Venezia, op.cit.*



図 122　ホテル・ドゥ・ラ・ヴィルの位置



図 123　1846 年　パラッツォ・グラッシ
ホテル・ドゥ・ラ・ヴィル（Hotel de la Ville）に使用されている。1850 ～ 1857 年のホテルのオーナーは A. バルベージ（Barbesi）である。
G. Romanelli, *Planimetria della città di Venezia, op.cit.*

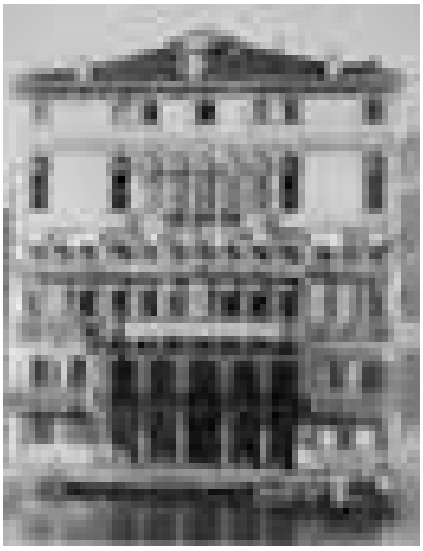


図 124　1858-1866 年　カ・ロレダン
この期間ホテル・ドゥ・ラ・ヴィルに使用されていた。1868 年からヴェネツィア市が使用している。（撮影：Carlo Naya）

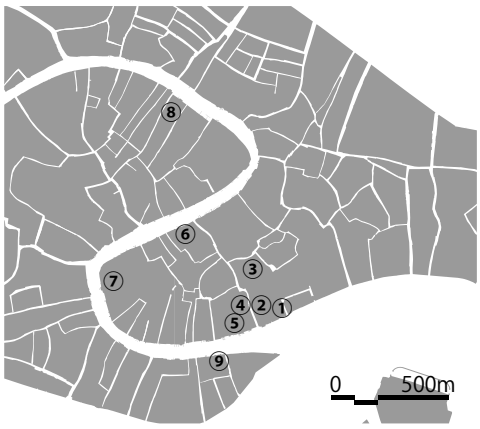


図 125　1858 年　水浴施設の位置
図中の番号は表 1 に対応、表 1 をもとに作成。

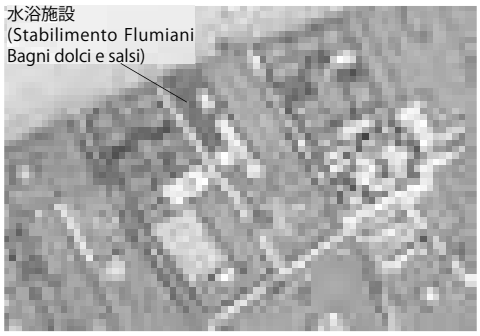


図 126　1846 年　地図上で確認できる水浴施設
⑥ S. Benedetto, Calle Benzon n. 3930
G. Romanelli, *Planimetria della città di Venezia, op.cit.*

表 1　1858 年　各施設の水浴の料金
F. Da Camino, *Venezia e I suoi bagni*, Venezia, 1858, p.27 をもとに作成

施設の場所 (ubicazione dello stabilimento)	回数 (per numero)	水浴の料金 (prezzi dei bagni) 海水 (salsi) ベッド無 (senza letto) L. C.	海水 (salsi) ベッド有 (con letto) L. C.	淡水 (dolci) ベッド無 (senza letto) L. C.	淡水 (dolci) ベッド有 (con letto) L. C.
① S. Marco, Calle dell'Ascensione n.1243 (Albergo della Luna) →ルナ	1	1.50	>> >>	2.00	>> >>
② S. Marco, calle Barozzi n.1449 (Albergo all'Italia) →イタリア	1 6 12	1.50 8.00 15.00	2.25 12.00 22.00	2.00 11.00 21.00	2.75 15.00 28.00
③ S. Marco, Ramo Fseri n.1212 (Albergo della Vittoria) →ヴィットリア	1 6 12	1.75 9.00 18.00	>> >> >> >> >> >>	2.25 12.50 24.00	>> >> >> >> >> >>
④ S. Marco Calle luga S. Moisè n. 2094 (Albergo alla Stella d'oro) →ステッラ・ドーロ	1	1.50	>> >>	2.00	>> >>
⑤ S. Maria del Giglio, Ramo Squero n.2170-2204	1 6 12	1.50 8.00 15.00	2.25 12.00 22.00	2.00 11.00 21.00	2.75 15.00 28.00
⑥ S. Benedetto, Calle Benzon n. 3930	1 6 12	1.50 8.00 15.00	2.25 12.00 22.00	2.00 11.00 21.00	2.75 15.00 28.00
⑦ S. Samuele, Calle Ca' Grassi →パラッツォ・グラッシの隣	1 6 12	1.00 8.00 15.00	2.25 12.00 22.00	2.00 11.00 20.00	2.75 15.00 28.00
⑧ San Cassiano, Corte Correggio	1 6 12	1.50 8.00 15.00	2.25 12.00 22.00	2.00 11.00 20.00	2.75 15.00 28.00
⑨ La Salute, all'Antica Abbazia di S. Gregorio	1 6 12	1.50 8.00 15.00	2.25 12.00 22.00	2.00 11.00 20.00	2.75 15.00 28.00

(1) Gli abbonamenti si pagano anticipati in ogni stabilimento. Il bagno semplice dura un'ora e con letto due. Il bagno misto si paga come dloce. La mancia è fissata per ogni bagno cent. 25.
(2) La mancia è compresa nei prezzi de' 12 bagni.
(3) Nei sopradescritti tre ultimi Stabilimenti v'hanno pure fanghi termali, fanghi marini e bagni solforati. I primi al prezzo di A. L. 3.25 per mezza secchia, i secondi al prezzo di cent. 75 per mezza secchia e di A. L. 1.50 per una ; i terzi al prezzo di A. L. 2.50 per bagno. Ogni fangatura costa A. L. 1 e con letto A. L. 1.75.

ここでこの時代のもう一つ付け加えておくべき動きは、第３節で論じたフローティング水浴施設が挙げられる[27]（◆図 127）。1833 年、外科医の T. リーマによって、健康を目的としてフローティング水浴施設がサン・マルコ水域に浮かべられた[28]。この施設は、ラグーナの水を利用することから、水循環の比較的良好な場所として、サン・マルコ広場正面辺りが選ばれた。またカフェ、食堂、水泳用の水槽、サウナ、ベッド付の大部屋などが備えられた[29]。19 世紀半ばには、ピエール・ルイジ・ベンボ評議員のもとで、市から寄付金を受け、修復や増強事業が行われた[30]。また後述する、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニで行われた巨大複合施設プロジェクトが中断した影響で、このフローティング水浴施設はさらに拡張され、補強され、19 世紀の間、多くの人々に利用されたのである。この施設から、サン・マルコ広場正面辺りのサン・マルコ水域では、港の役割から水浴という新たな役割へと変化していることがうかがえる。

1869 年の地図には、サン・マルコ地区のカナル・グランデの河口付近に浴室を備えるホテル（Pension Suiss）が新たに登場する（◆図 117）。都市の内部に立地するホテルで、すでに導入し成功した浴室をより大規模に展開させるのに最適な場所として、カナル・グランデ沿いが選ばれたと考えられる。さらに水循環にとって好条件に恵まれたカナル・グランデの河口付近がこうした浴室付きのホテルの立地には適していたと推測される。1869 年の新聞[31]には水浴の広告が目立つことからも、この時代のホテルにとって浴室は重要な要素の一つであったことが知られる。この頃になると、カナル・グランデ沿いのなかでも、マドンナ・デッラ・サルーテ教会の対岸に主要なホテルが立地し、1887 年の地図にはその様子が顕著に現れる（◆図 117、128、129）。

チッタ・ディ・モナコ（Città di Monaco、現在の Hotel Monaco & Grand Canal）は、1638 年の公共賭博場だったリドットに隣接していたことから、人の多く集まる場所に狙いをつけてホテルを開業したと考えられる[32]。

1868 年に、イヴァンチヒ家[33]がパラッツォ・フェッロ（Ferro）でホテル・ニューヨークを創業し、ホテルの部屋を増やすために、1872 年、隣接するパラッツォ・フィーニ（Fini）を所有し、1874 年に、パラッツォ・フェッロ・フィーニでグランド・ホテル（Grand Hotel）を開業した。さらに 1896 年には、パラッツォ・グリッティでもホテルを開業し、グランド・ホテルはカナル・グランデ沿いで大規模にホテル業を展開したのである[34]（◆図 130）。

また、1887 年には、サン・モイゼ（S. Moisè）橋付近にあったステッラ・ドーロ（Stella d'oro）がバウエル（Bauer）に名前を変え、1898 年にはカナル・グランデ沿いの建物に移転した。1898 年頃の写真[35]から、その様子をうかがい知ることができる（◆図 131）。その後、バウエルの経営者は経営するイタリア（Albergo dell'Italia）というホテルを統合し、リオ・ディ・サン・モイゼとカナル・グランデに面する大ホテルを建設した（◆図 132）。結果、20 世紀初頭には、マドンナ・デッラ・サルーテ教会の正面のカナル・グランデ沿いには、現在よりもホテルが建ち並ぶ光景が広がっていたのである（◆図 117）。

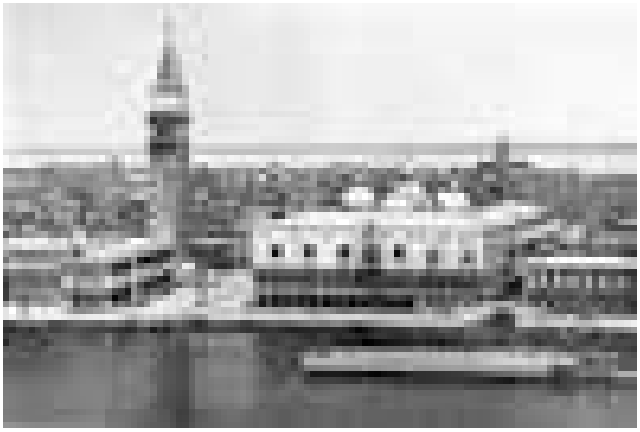


図 127　1870 年頃　サン・マルコ広場前に浮かぶ水浴施設
L. Moretti, *Vecchie immagini di Venezia*, op.cit., p.33.



図 128　（左）ホテル・ド・ミラン（Hotel de Milan）1881 年～
（右）ペンション・スイス（Pension Suiss）1869 年～
A. Cosulich, *Viaggi e turismo a Venezia dal 1500 al 1900*, op.cit., p.115.



図 129　1894-1897 年頃　マドンナ・デッラ・サルーテ教会から見たカナル・グランデ沿い
Italo Zannier, *Venezia, Archivio Naya*, Venezia : O. Böhm editore, 1981.



図 130　1896 年　グランド・ホテルの公告
左からパラッツォ・グリッティ、パラッツォ・フィーニ、パラッツォ・フェッロ
（図 116　1828 年立面図参照）

Emporium : rivista mensile illustrata d'arte, letteratura, scienze e varietà, Bergamo: Istituto italiano di arti grafiche, Vol.III, N.13, gennaio 1896.



図 131　1898 年　ホテル・バウエルの改修前
I.U.A.V., Archivio Progetti, *Hotel Bauer-Grunwald, 1898*, Collocazione : Cartella 11, Scatola 2, Segnatura: Sardi 3. Giovanni-foto/1/01.



図 132　20 世紀初頭　ホテル・バウエルの改修後
Ibid.

リーヴァ・デリ・スキアヴォーニの新たな役割

リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ沿いでは、1846 年の地図には、ホテル・ダニエリ（Danieli）が記載されている（◆図 117）。このホテルは 1824 年にパラッツオ・ダンドロ（Dandolo）で開業され、現在でもヴェネツィアを代表する高級ホテルである（◆図 133）。当時のホテルのオーナー（Giuseppe da Niel）は、リアルト橋の北側、カナル・グランデ沿いに立地するカ･ダ･モストで営業した、18 世紀末までヴェネツィアを代表する最高級ホテルのレオン･ビアンコのオーナーで、1822 年にパラッツォ・ダンドロを購入した [36]（◆図 134、135）。この事実は、カナル・グランデ沿いのリアルト橋付近よりも、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニでのホテル経営に可能性を見出す考え方が生まれていたことを示す一つの証左であると言えよう。

リオ・デル・ヴィン（Rio del Vin）とリオ・デイ・グレチ（Rio dei Greci）の間の岸辺のリーヴァ・デリ・スキアヴォーニ沿いは、1808 年の不動産台帳によると、ほとんどの建物がヴェネツィア市の所有で、１階には商店や工房のボッテーガ（bottega）、２階には賃貸の住宅が並んでいた（◆図 136）。また、1828 年の立面図からは、小規模な建築の並ぶ庶民的な岸辺であったことが読み取れる（◆図 133）。

1850 年代、この場所に、長さ 600m、幅 46m の巨大複合施設のプロジェクトが持ち上がった [37]（◆図 137 ～ 140）。今では考えられないような規模の建物だが、当時はまじめに検討されていた。ここで、そのプロジェクトについて少し掘り下げておく。

巨大複合施設のプロジェクトは、1838 ～ 1857 年に市長を務めたジョヴァンニ・コッレール（Giovanni Correr）のもとで具体的に検討された [38]。1843 年、G. B. ベンヴェヌーティ（G. B. Benvenuti）技師によって描かれたリーヴァ・デリ・スキアヴォーニのプロジェクト案が、1851 年８月の市議会において、P. L. ベンボ評議員に支持され、そこから具体的に検証され始めた。この壮大なプロジェクトを進めるにあたり、技術者のジャンバッティスタ・メドゥーナ（Giambattista Meduna）とピエトロ・ヴィリオット（Pietro Ziliotto）がこの課題を検証する任務を受けた。G. メドゥーナ技師は、都市計画上まだ開発可能な場所であるリーヴァ・デッラ・ジュデッカ（riva della Giudecca）に目を向け調査を行ったが、度を越した初期費用になることがわかり、ジュデッカでの計画を取り下げた [39]。

1852 年５月、大水浴施設建設計画（Progetti per la istituzione di un grande Stabilimento Bani）に関する委員会が設けられ、同年７月には公募が発表された [40]（◆図 141）。委員会は次のような専門家で構成された。G. コッレール市長、県の医師で海水の有益効果に関する医学界の先駆者の一人であるジャチント･ナミアス（Giacinto Namias）医師､G. メドゥーナ技師、ヴェネツィアの都市景観に大建造物を建設することに大賛成のアゴスティノ・サグレード（Agostino Sagredo）、プロジェクトの発起人である P. L. ベンボ評議員、フォルティス（Fortis）弁護士、ジェロラモ・ヴェニエル（Gerolamo Venier）評議員、商業会議所のマンドルフォ（Mondolfo）委員 [41]。



図 133　1828 年　立面図　リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ　　A. クアドリ作成
Il Canal Grande di Venezia descritto da Antonio Quadri e rappresentato in 60 tavole rilevate ed incise da Dioniso Moretti, op.cit.



図 134　カ・ダ・モストとパラッツォ・ダンドロの位置



図 135　カ・ダ・モスト

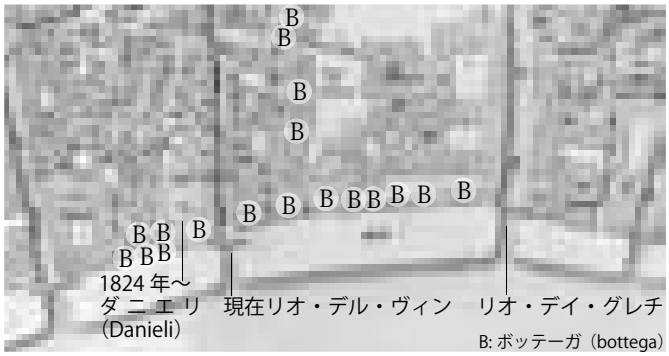


図 136　1808 ～ 1811 年　リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ沿いの１階の用途
用 途：*Catasto napoleonico, Sommarione, Città di Venezia,* mappale n.2470-3756 を参照。
Catasto napoleonico : mappa della città di Venezia, Venezia : Marsilio Editori, 1988.

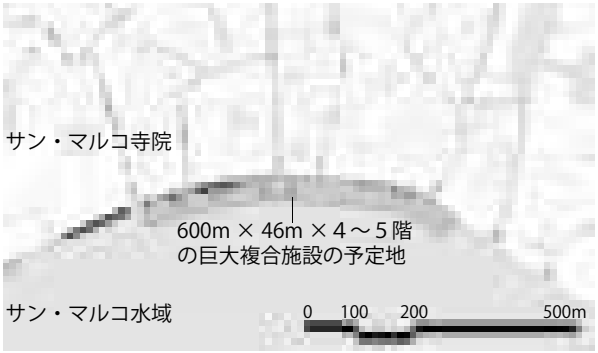


図 137　リーヴァ・デリ・スキアヴォーニの巨大複合施設の予定地



図 138　L.　カドリンの計画をもとに作成したパース　（L. Querena 画）
G. Romanelli, *Venezia Ottocento : l'architettura, l'urbanistica*, op.cit., pp.330-331.

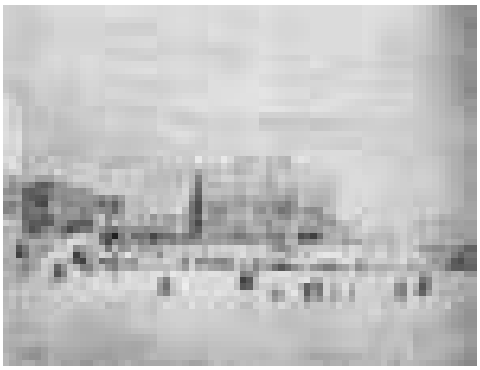


図 139　L.　カドリンの計画をもとに作成したパース　（L. Querena 画）　*Ibid*., p.326.



プロジェクトの応募には、ルイジ・アルヴィジ（Luigi Alvisi）医師、フランスの会社（Grimaud de Caux）などからも提案されたが、P. L. ベンボ評議員の意図を含んだ企業家のジョヴァンニ・ブゼット・フィゾラ（Giovanni Busetto Fisola）の提案が採用された。G. B. フィゾラの案は、1833 年から実施されているフローティング水浴施設、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ、リドの海水浴場の三つの場所を核とした水浴施設の提案であった。リーヴァ・デリ・スキアヴォーニでのプロジェクトは、大規模な計画で、当時まだ若かった建築家のロドヴィコ・カドリン（Lodovico Cadorin）によって描かれた。リーヴァ・デリ・スキアヴォーニに全長 600m、幅 46m、４階またはそれ以上の高さもある複合施設を建設する計画である。委員会はこの計画を推奨し、市議会に提出した[42]。L. カドリンの提案は、現在のヴェネツィアの常識からすると、とても考えられない大規模な計画である。

1853 年８月 29 日の市議会で、この課題が議論された。市議会録から次のような計画であったことがわかる。パリア橋からカ・ディ・ディオ橋までの湾曲したリーヴァ・デリ・スキアヴォーニの形に沿って計画された。またこのプロジェクトでは、プール、海水の入浴、淡水の入浴、蒸し風呂、泥浴室などの水浴施設を中心に、劇場、ダンスホール、レストランといった娯楽施設、さらには、外国人用の豪華なアパートを含む巨大複合施設が検討されたのである[43]。港の機能を失いつつあるなかで港湾整備を検討する一方、当時の都市の玄関口にあたるサン・マルコ水域を表玄関の舞台としてふさわしい場所に仕立てようと、都市の再生を図ったプロジェクトだったと考えられる。

この議会で、L. カドリンのプロジェクトは全面的に承諾された（賛成 24 票、反対６票）[44]。このとてつもなく壮大な計画が可決された事実から、当時のヴェネツィアでは、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニの港湾機能はすでに縮小していた、もしくは物流基地としての港湾地帯とは考えられていなかったことがわかる。荷役用の場所というよりは、人が交流する場であったり、休養する憩いの場であったり、さらには観光地の一つに仕立て上げたかったという文化的側面を強化する政府の意図が見られる。

市政府から承認されたＬ．カドリンの計画案であったが、1854 年 11 月 17 日の市議会で、県政府から次のような理由により取り下げられた[45]。岸の拡張による舟運の保護の必要性、サン・マルコ広場とアルセナーレの間の道を軍事上コントロールする難しさ、景観が大規模な施設によって塞がれてしまうため、安全性の心配、施設の最上階からサン・ジョルジョの要塞を監視され得ること、ドゥカーレ宮殿や監獄のような「大変美しい岸でより素晴らしい歴史的なモニュメント」を保護する必要性。

議論の末、この大プロジェクトは取り下げられたが、一時期は賛成派が多く、本格的に建設する方向で議論が繰り広げられた。しかし、結果的にはあまりにも巨大な施設だったために、反対派の意見が上回った。結局このプロジェクトの理念は、ヴェネツィア本島から離れたリドの海岸に移され、1857 年、海水浴場が開設された。この開発をきっかけにリドに大がかりな都市開発事業が導入され、19 世紀初頭には、リドの浜辺に大ホテルが建ち並び、現在見られるような海水浴場として発展していくのである。

リドに海水浴場が開設されると、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニからリドまでの舟の輸送サービスが始まった。1868 年のリドの海水浴場の広告から、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニの舟の停留所の前にカフェ・ブリジャッコ（Caffè Brigiacco）があることが確認できる[46]（◆図 142）。後にカフェの経営者が変わり、カフェ・オリエンターレ（Caffè Orientale）に名前を変えた。さらに 1890 年頃の写真[47]から屋外にテーブル席を設けていることがわかり（◆図 143）、19 世紀末の絵画には、賑わうテラス席の風景が描かれている[48]（◆図 144）。19 世紀末のヴェネツィアでは、カフェが増加する現象が見られ、広場などのほかの公共空間でも屋外に席を並べていたと考えられる。

そして、1869 年の地図には主要な三つのホテルが明記される。ボー・リヴァージュ（Beau Rivage）、ラグーナ（Laguna）、そして浴室を備えるホテル・サンドワース（Hotel Sandwirth）[49]である。また、1881 年の国際会議をきっかけに、水上バス（ヴァポレット）によって鉄道駅からサン・マルコ広場（停留所はヴァッラレッソ通り、Calle Vallaresso）、そして会場であるジャルディーニまでが結ばれたため、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニは人通りの多い、観光客の集まる場所であったと想像される。

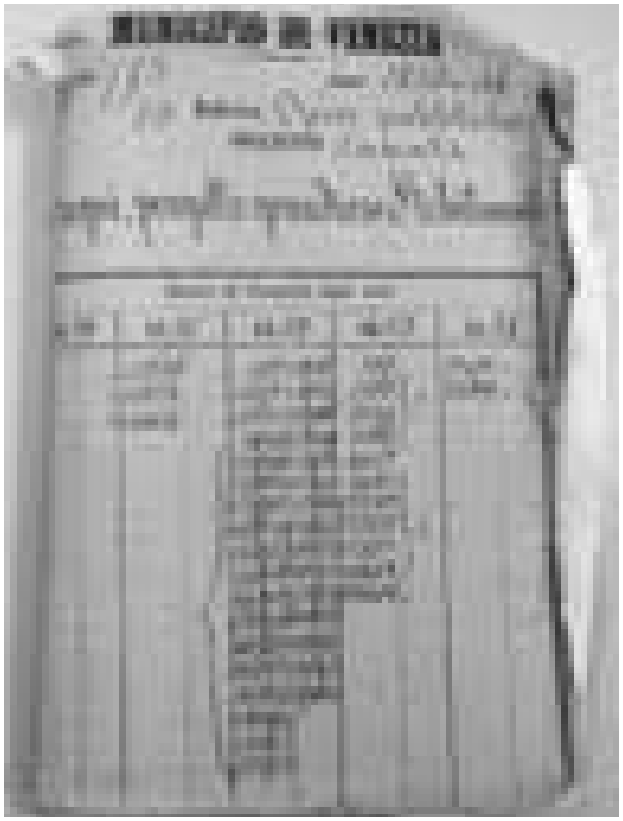


図 140　1851 ～ 1854 年　大水浴施設計画に関する史料
A.S.C.V., 1850-54, IX/3/23.

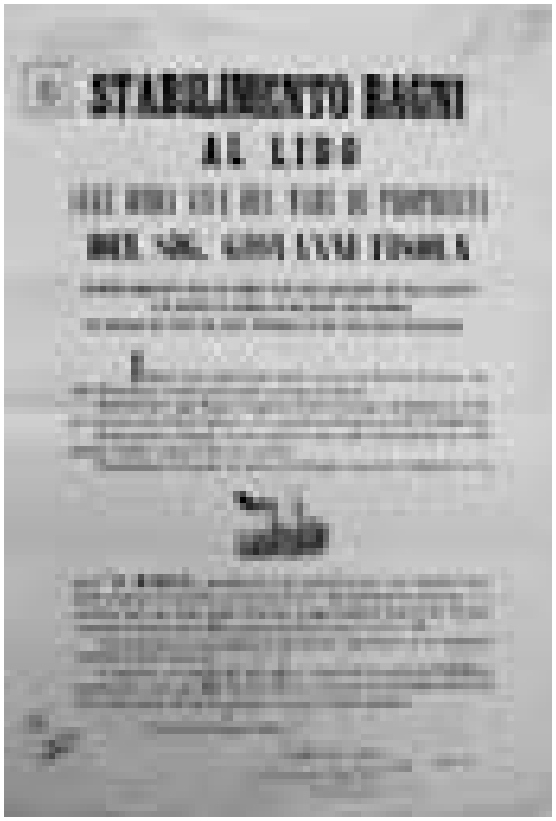


図 142　1868 年 6 月 25 日　海水浴場の広告
A.S.C.V., 1865-69, XI/8/11.

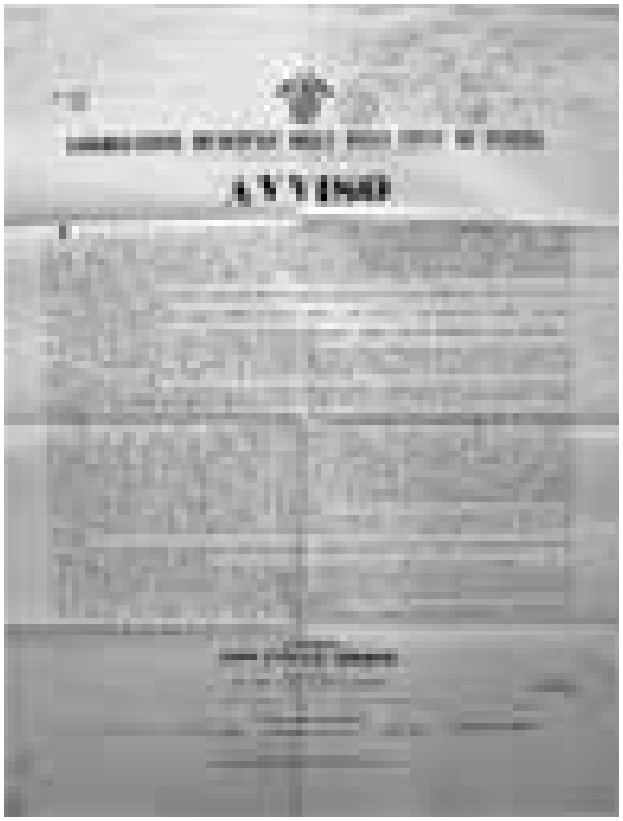


図 141　1852 年 7 月 17 日　大水浴施設計画に関する公募条件が色々書いてある。たとえば「新建築はこの都市に有益をもたらさなければならない」と記載してある。そのほか、淡水用の浴室、海水用の浴室、蒸し風呂、硫黄の浴室などを設置することが記載されている。また、水の清潔さを保つため設置場所の重要性にも言及されている。　*Ibid*.



図 143　1890 年頃　カフェ・オリエンターレ
L. Moretti, *Vecchie immagini di Venezia*, op.cit., p.25.



図 144　19 世紀末　カフェ・オリエンターレ
A. Cosulich, *Viaggi e turismo a Venezia dal 1500 al 1900*, op.cit., p.123.

４．20 世紀初頭のカナル・グランデ沿いの変化

20 世紀初頭、カナル・グランデ沿いのマドンナ・デッラ・サルーテ教会の正面にホテルが建ち並んだ。パラッツォを転用したホテルや、新たに建てられたホテルも登場した。さらに大規模なホテルは海水浴の流行とともにリドの海岸に建てられ、20 世紀初頭にはホテル・デ・バン（Hotel des Bains）、グランド・ホテル・リド（Grand Hotel Lido）、ホテル・エクセルシオール（Excelsior Palace Hotel）と次々にホテルがリドで建設されていった。このように、20 世紀初頭のヴェネツィアは、ヴェネツィアの外からこれまでより多くの人が訪れる場所となっていたのである。

1932 ～ 1936 年には、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニからビエンナーレ会場のあるジャルディーニまで道が整備され、サン・マルコ水域に沿って水辺を楽しむプロムナードが完成した[50]（◆図 145 ～ 148）。1933 年には、本土とヴェネツィア本島を結ぶ自動車道の架橋を受け入れつつも、ヴェネツィア本島の西端にターミナルの広場を設け、本島内に自動車が巡る環境を徹底的に排除した。このように本島内の歩行者空間が守られたからこそ、公共空間を人々の憩いの場として大いに展開できたのである。1939 年、現在では考えられないが、サン・マルコ水域でモーターボートのレースが開催され、水辺はレースを鑑賞する観客で埋め尽くされた[51]（◆図 149）。水辺への関心が高まる時代を表す事例の一つである。

そして同時期に、カナル・グランデ沿いの建物でも水辺に対して新たな空間が登場し、時代の変化を見て取れる。

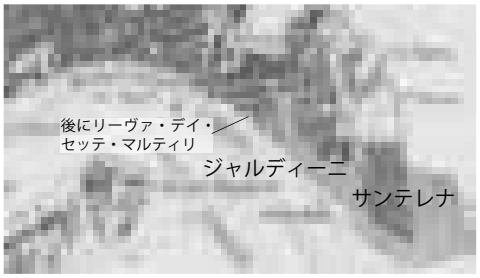


図 145　埋め立てられるリーヴァ・セッテ・マルティリの位置　　1931 年 I.G.M. に着色

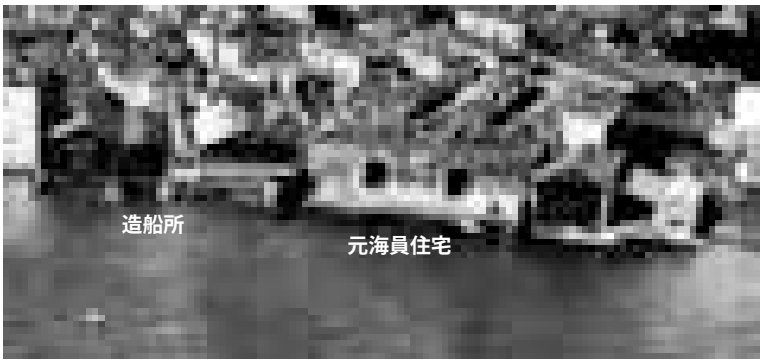


図 146　リーヴァ・セッテ・マルティリの埋め立て以前
造船所と元海員住宅
Comune di Venezia, *Venezia città industriale, op.cit*., p.104.



図 147　1936 年 3 月　リーヴァ・セッテ・マルティリの埋め立て
A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN002427.



図 148　1930 年代後半　国際旅客船の停泊
Ibid., GN001110.



図 149　1939 年　サン・マルコ水域で行われたモーターボートのレース
Ibid., GN000808.

ホテルに建設される桟橋

ホテル・モナコ

カナル・グランデ沿いに立地するホテル・モナコ（Grand Canal Hotel et Monaco、現在の Hotel Monaco & Grand Canal）では、1903 年、ヴァッラレッソ通り（Calle Vallaresso）からカナル・グランデに沿った桟橋を介してホテルにアクセスする計画が市に提出される [52]（◆図 151）。1903 年の現状の平面図、立面図から、この時点では、ヴァッラレッソ通りからカナル・グランデに沿って陸路でアクセスできないことがわかる（◆図 150）。また、運河に面して階段が設けられており、ほかのパラッツォ同様に正面玄関の役割を果たしていたと想像される。この時、ヴァッラレッソ通りには、1881 年から始まったヴァポレットの停留所があり、ホテルを利用する客とヴァポレットの乗客との動線を円滑にするために桟橋を計画したと考えらえる（◆図 152）。

1905 年に市に承認され、1919 年には完成する（◆図 153、154）。1919 年の現状の平面図・立面図では、ヴァッラレッソ通りに桟橋が設置され、運河側から建物へアクセスできるようになっていることがわかる（◆図 154）。そして、1919 年に市に提出された桟橋の改修計画図 [53] では、桟橋が延長され、さらに正面玄関の階段部分に可動式の渡し板の設置が計画される。この改修理由は、宿泊客に円滑な動線を設けるためである。具体的には、「ジャコメッリ社の大きい倉

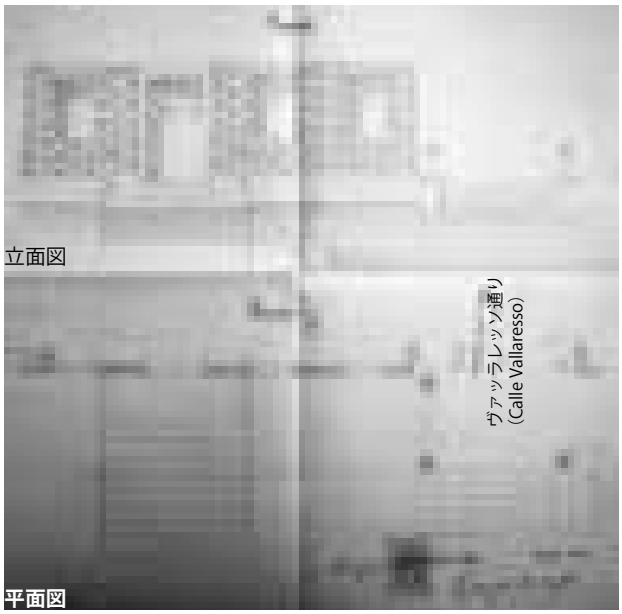


図 150　1903 年　ホテル・モナコの現状立面図（上）と平面図（下）
A.S.C.V., 1915-20, X/2/2.

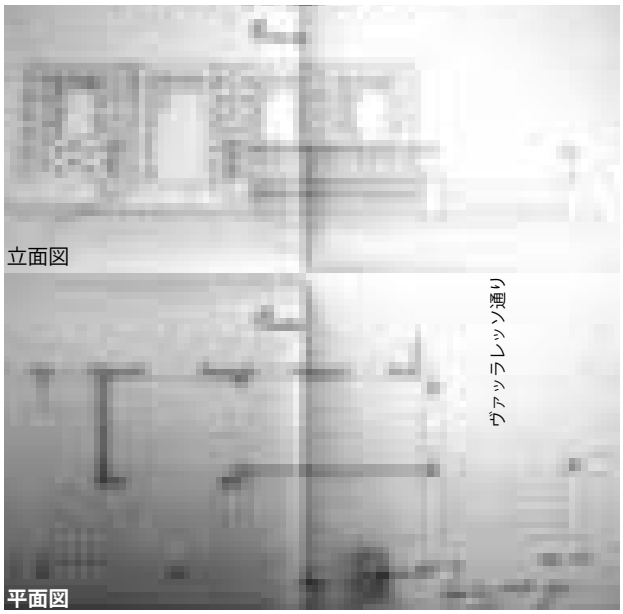


図 151　1903 年　桟橋の計画　立面図（上）と平面図（下）
Ibid.

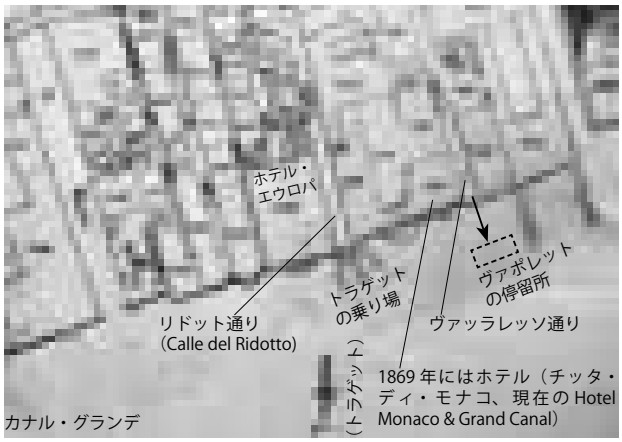


図 152　1881 年に運航が始まるヴァポレットの停留所の位置
1838 ～ 1842 年の不動産台帳の地図にプロット
Mapppa del Catasto austriaco, Città di Venezia, Sestiere di San Marco.

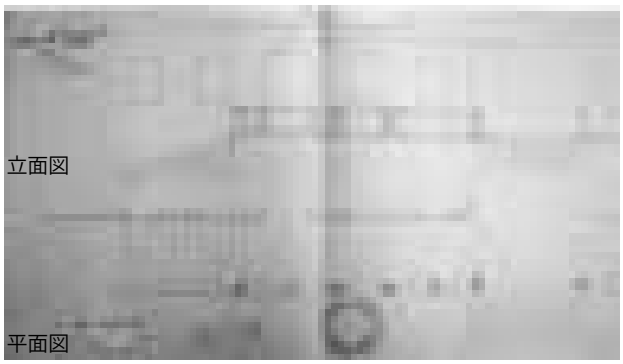


図 153　1905 年　桟橋の計画　立面図（上）と平面図（下）
A.S.C.V., 1915-20, X/2/2.

庫への商品の荷役に利用されることが多く、その度に宿泊客に迷惑がかかる」ことを指摘し、「桟橋の設置により、舟の乗降を容易にするために設置する」という内容であった（◆図 155）。このことから、ホテルの正面の桟橋は、ホテルへのアクセスを重視していたことが読み取れる。

ホテル・エウロパ

ホテル・エウロパでも 1909 年の増築計画の史料[54]から、当時の様子を読み取ることができる（◆図 156、157）。1909 年の改修前の平面図から、カナル・グランデに面して桟橋が設置されていることがわかる。また、運河側の入り口に近い所にメイン・ロビーが配置され、食堂も運河側に設けられているが、桟橋にテーブルなどは見受けられず、桟橋は運河からのアクセス専用だったと推察される。パラッツォをホテルに転用したことから、荷役や宿泊客の出入りは、個人の邸宅の時よりも頻繁に行われた。その結果、ホテルの正面玄関には桟橋を設置するようになったと考えられる。

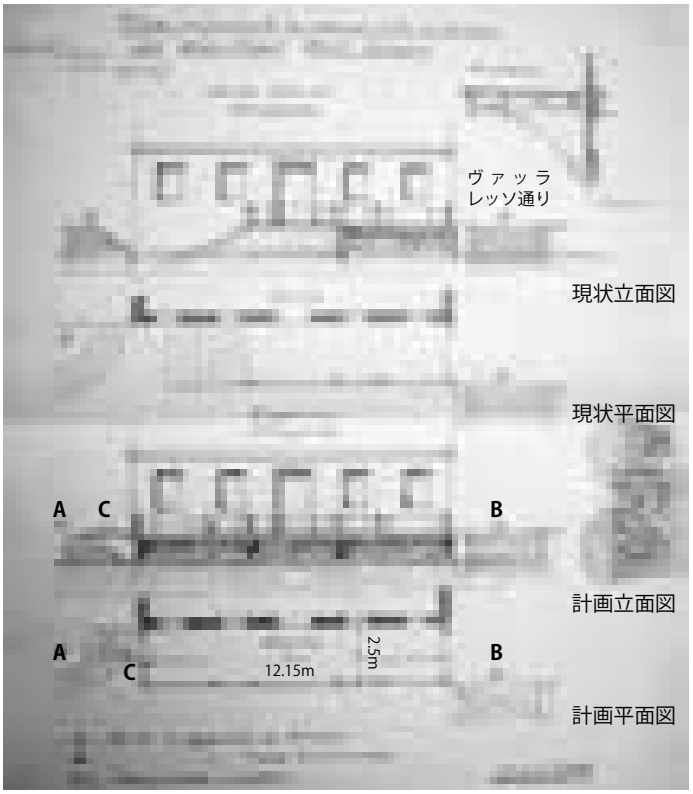


図 154　1919 年　桟橋の現状（上）と計画（下）　*Ibid.*
現状の図面から、1905 年の計画（図 153）が実施されていることがわかる。1919 年では、さらにカナル・グランデ沿いのアクセスを円滑にしようとしている。

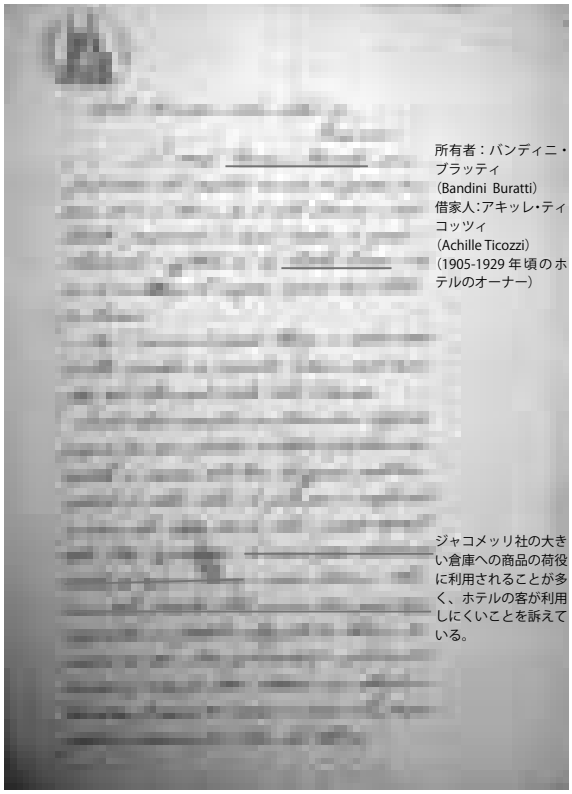


図 155　1919 年　桟橋の現状（上）と計画（下）　*Ibid.*
この史料には、ホテルの利用客がスムーズにホテルへ移動できるような岸に改修することが書かれている。カナル・グランデからの動線を確保するための計画であり、この時代はアクセス重視であったことがわかる。

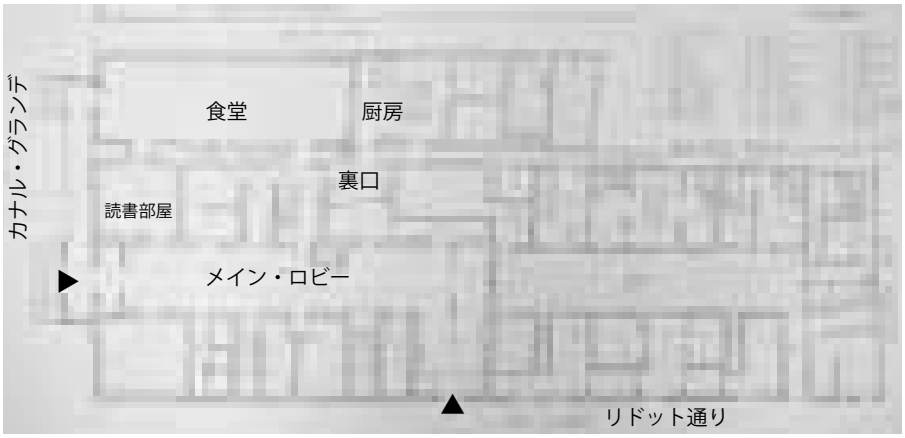


図 156　1909 年　ホテル・エウロパの 1 階平面図　I.U.A.V., Archivio Progetti, *Pianta parziale dell'ammezzato il piano terra dell'hotel Europa: Venezia,* segnatura: 2 dis/1/027.



図 157　1909 年　ホテル・エウロパの外観　*Ibid.*

水辺に登場したくつろぎ空間

ホテル・バウエル

1920 年代後半、カナル・グランデ沿いにレストランの屋外席を設けたホテルが確認される。開業当時からグリュンヴァルト（Grunwald）家が経営するホテル・バウエルで、1925 年の改修計画の平面図[55]から、1 階のカナル・グランデ側に食堂（Sala da pranzo）が設けられ、食堂に隣接して、植栽のあるテラス（terazza）が計画されていることがわかる（◆図 160）。このテラスは以前、小広場（campiello）であった（◆図 158）。その空地を活用し、1927 年には、カナル・グランデを眺めながら食事ができる水辺のテラス空間となる[56]（◆図 159）。これは、カナル・グランデ沿いの新たな動きの一つである。



図 158　カナル・グランデ沿いの小広場（campiello）
1838 ～ 1842 年の不動産台帳の地図に図示
Mapppa del Catasto austriaco, Città di Venezia, Sestiere di San Marco.



図 159　1927 年　ホテル・バウエル
カナル・グランデを望むテラス席
A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN006292.

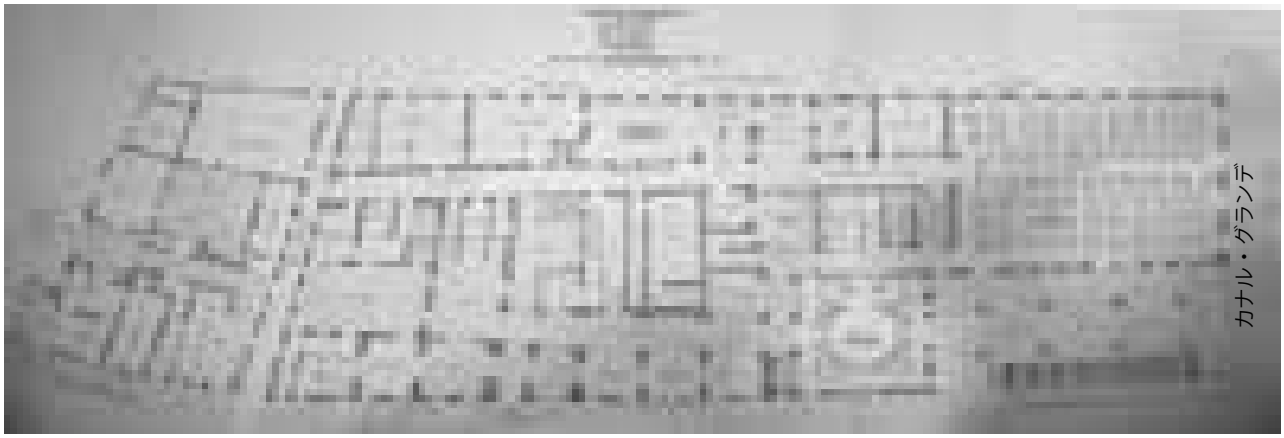


図 160　1925 年　ホテル・バウエルの改修計画 1 階平面図　I.U.A.V., Archivio Progetti, *Progetto di allargamento e ricostruzione dell'albergo Bauer-Grunwald*, 20 aprile 1925, Collocazione: D-12/4, Segnatura: Sardi 6. Prudente-dis/03.

グランド・ホテル

グランド・ホテルでも変化が見られた。19 世紀末に二つの建物、パラッツォ・フェッロとパラッツォ・フィーニが統合され、建物の正面に張り出したテラスを増築した[57]（◆図 161、162）。それまでのパラッツォの正面は堂々とした階段が運河に降り、威厳を感じさせる様式の表玄関であったが、その階段を覆い隠すようにして、持ち送りでテラスを設けた新たなファサードが作り出されたのである。

そして同ホテルでは、1909 年、所有者のイタリア大ホテル会社（Compagnia Italiana Grandi Alberghi、以後 C.I.G.A. と略す）によって、テラスの拡幅と大広間の壁を取り払い柱に改修する計画が市に提出される[58]（◆図 163）。カナル・グランデから浮いた持ち送りのテラスは、1.7m から 3 m に拡幅する計画であった。20 世紀初頭は、リドで大ホテルが建設され、ホテルのテラスでくつろぐ人々の様子が写真や絵画にたくさん残されている。そのリドの影響を受け、グランド・ホテルでもテラスを拡幅し、レストランの屋外席を設けようとしたのではないかと考えられる[59]。しかしながら、建物の装飾に相応しくないという理由で、テラスを拡幅する許可は降りなかったのである。この時、大広間の壁を取り払い、柱に改修する計画については、許可を得て実施された[60]。1 階のカナル・グランデ側にはレストランを配し、テラスに出られるようになっている。そのテラスでの夕涼みを描いた絵からは、テラスから運河の風景を楽しんでいた様子がうかがえる[61]（◆図 164）。

このテラスの屋外席は 1936 年の写真で確認できる。それまでは、テラスで水上タクシーを待つ人の写真ばかりであっ

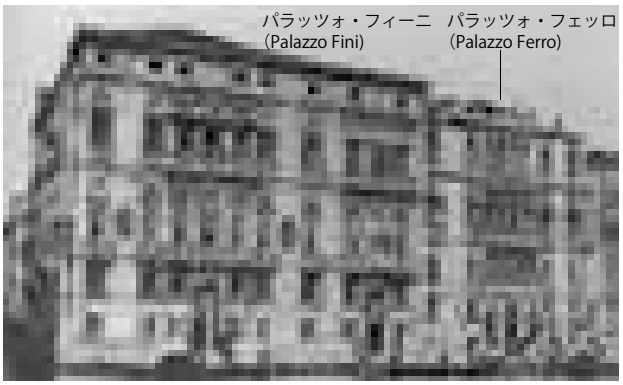


図 161　1880 年頃　パラッツォ・フィーニ（左）とパラッツォ・フェッロ（右）
E. Bassi et al., *Palazzo Ferro Fini : La storia, l'architettura, il restauro*, Venezia : Albrizzi, 1989, p.103.

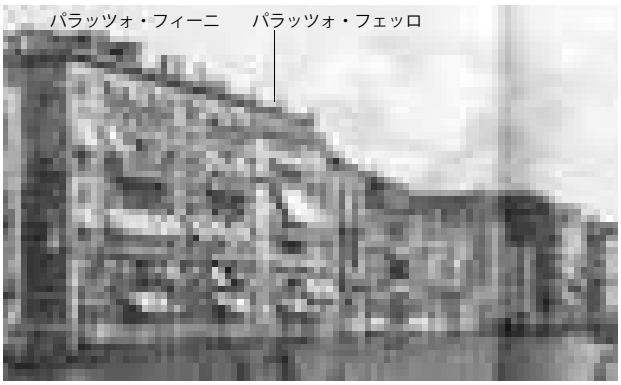


図 162　1900 年頃　パラッツォの正面に増築されたテラス
19 世紀末に二つの建物が統合された。パラッツォ・フェッロの最上階が増築されているのがわかる。
Ibid., pp.104-105

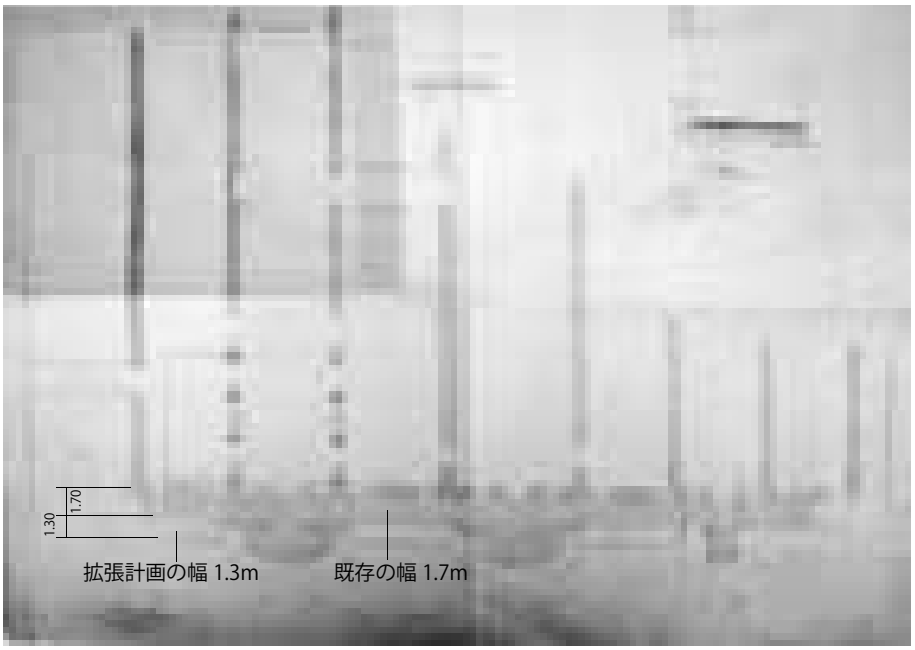


図 163　1909 年　グランド・ホテルのテラス拡張計画　A.S.C.V., 1909, X/2/2, N.68583.
C.I.G.A. はテラスの拡張を市に申請したが、許可が下りなかったため実現されなかった。二つの壁と、大理石の柱を撤去する許可が下りたため、カナル・グランデに面した大広間が誕生した。



図 164　おそらく 1920 年代
フォルトゥニーノ・マタニア（Fortunino Matania, 1881-1929 年）画
A. Cosulich, *Viaggi e turismo a Venezia dal 1500 al 1900*, op.cit., p.116.

たが、1936 年の写真[62]には、テラスにはホテルの従業員らしき姿とテーブルのようなものが写っており（◆図 168）、1937 年以降の写真[63]からは、水上テラスでアルコールを楽しむ姿が多々確認できる（◆図 167）。また、1936 年にテラス拡張計画を市に提出していることからも、レストランの席をより増やそうとしていたことがわかる[64]（◆図 169）。このように、グランド・ホテルでは、19 世紀末に行われた、二つのパラッツォの統合により、ホテルの正面に装飾として新たに登場したテラスは、主に舟の待合空間として活用されていたが、1930 年代には、くつろぎ空間として変わっていったのである。パラッツォ・フェッロ・フィーニは、1972 年からヴェネト州庁舎となり、現在のテラスは単なる船の接岸する桟橋であり、1930 年代の雰囲気とは大きく異なる（◆図 170）。



図 165　1933 年　グランド・ホテル
A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN003602.



図 166　1935 年　グランド・ホテルのテラス
Ibid., GN001800.



図 167　1936 年　グランド・ホテルのテラス
Ibid., GN001815.



図 168　1936 年　グランド・ホテルのテラス
Ibid., GN003603.



図 169　1936 年　グランド・ホテルのテラス拡張計画
ホテルの利用客のためにテラスを 5 m の幅の広げる計画が打ち出された。1909 年のテラス拡張計画よりも、テラスをカナル・グランデに張り出す意図がはっきりと現れている。この計画では、5 m の幅のテラスを設置する予定だったが、実現されなかった。
A.S.C.V., 1936, X/7/2, prot. 74900/36.



図 170　1972 年からヴェネト州庁舎として利用されるパラッツォ・フェッロ・フィーニ

ホテル・モナコ

1930 年代、ホテル・モナコでもホテルの正面が荷揚げ空間から、くつろぎ空間へと変化していく様子が読み取れる。1919 年の桟橋改修計画は、主にホテルへのアクセスを容易にする目的であった。その後、市に提出された 1931 年の桟橋の改修計画では、これまでのようなカナル・グランデの上に張り出した桟橋ではなく、しっかりとした基礎をもつテラスの建設計画である[65]（◆図 171 ～ 174）。1917 年の改修計画では「バッラトイオ（ballatoio）の拡張」と記載されていた[66]のに対し、1931 年の改築計画では「テラス（terrazza）の岸辺の計画」と書かれており、石造であることも明記されている（l'opera sarà impiegata solo pietra viva）[67]。より安定した岸辺をホテルの正面に建設しようとしたことが読み取れる。1924 年にモトスカーフォと呼ばれるモーター付きの水上タクシー事業が始まったことで、桟橋をより強化させたとも考えられる[68]（◆図 175）。

また、この計画された石造のテラスは、ヴァッラレッソ通りから、ホテルの正面の入り口まで続き、装飾された欄干はホテルの正面を華やかに演出している。この頃、ホテル・モナコの北側に隣接する映画館をホテルに統合する動きが見られる[69]（◆ 176、177 図）。この映画館は 1936 年に改修され、1984 年まで営業した。さらに同時期、ホテル・モナコの陸側の玄関が位置するヴァッラレッソ通り沿いも改修されていることから[70]、ホテル全体をイメージアップさせる意図が働いていたと推測される。1930 年代後半の写真[71]から建設後のテラスで船を待つ婦人の姿が確認できる（◆図 178）。また 1937 年の写真[72]には、テラスの上にテントを張っている様子が写っており、テラスがある程度時間を過ごす場として利用されていたと考えられる。

このように、1930 年代のカナル・グランデ沿いは、これまでの単に船が接岸し、乗客の乗降用または荷役用だった空間が、人の憩うくつろぎ空間としても使われるようになったのである。

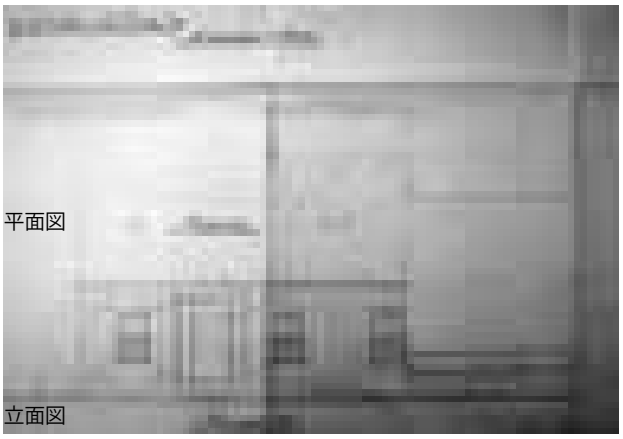


図 171　1931 年　ホテル・モナコの現状
（上）平面図　（下）立面図
A.S.C.V., 1931-35, X/8/3, prot. 66627.

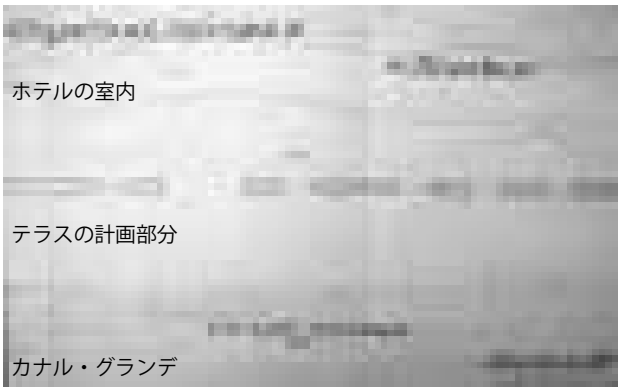


図 172　1931 年　ホテル・モナコのテラス建設計画　平面図
Ibid.

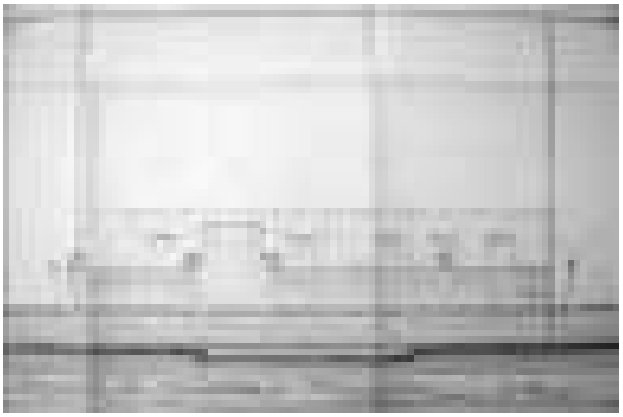


図 173　1931 年　ホテル・モナコのテラス建設計画　立面図
建物の正面全体にテラスが建設されている。
Ibid.



図 174　1931 年　ホテル・モナコのテラス建設計画
写真にイメージを描いている。
Ibid.

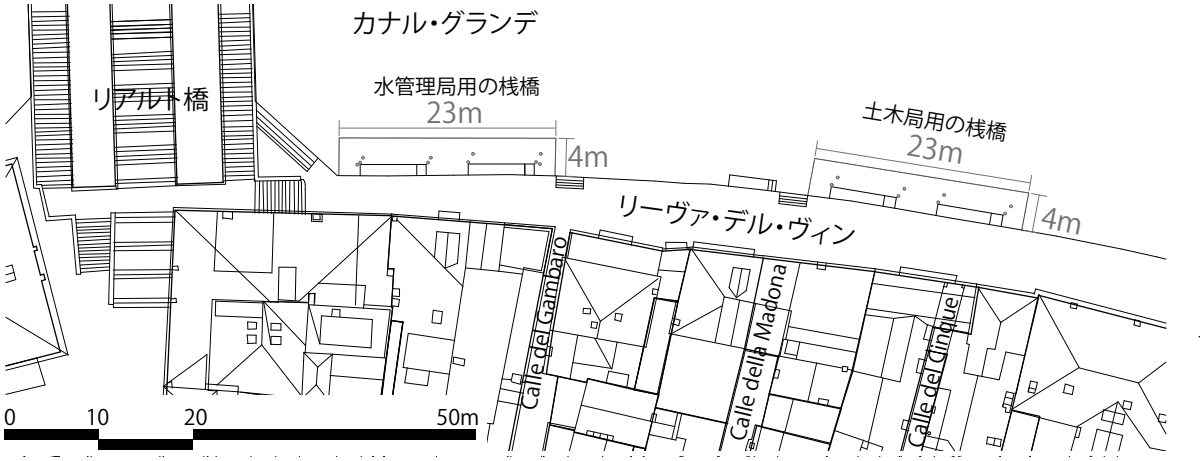


図 175　1927 年　公共事業省によるリーヴァ・デル・ヴィン沿いの桟橋計画　　A.S.C.V., 1926-1930, XI/7/11 をもとに作成
1924 年にモーター付きの水上タクシー事業が始まると、それまでの手漕ぎ舟の数は激減する。この影響を受け、1920 年代後半には新たな桟橋がカナル・グランデ内に建設される傾向が見られる。1927 年、公共事業省（Ministero dei LL.PP.）による桟橋計画では、リアルト橋近くのリーヴァ・デル・ヴィンで、水管理局（Magistrato alle Acque）と土木局（Genio Civile）専用の桟橋が計画される。翌年の 1928 年にはこの桟橋にモトスカーフォが接岸する権利が認められる。1929 年には、リーヴァ・デッローリオの桟橋、ヴァッラレッソ通りの桟橋、市役所専用のサン・ヴィオの桟橋が建設され、モーターボートを接岸する許可が港湾監督事務所（Capitaneria di Porto）から発行される。

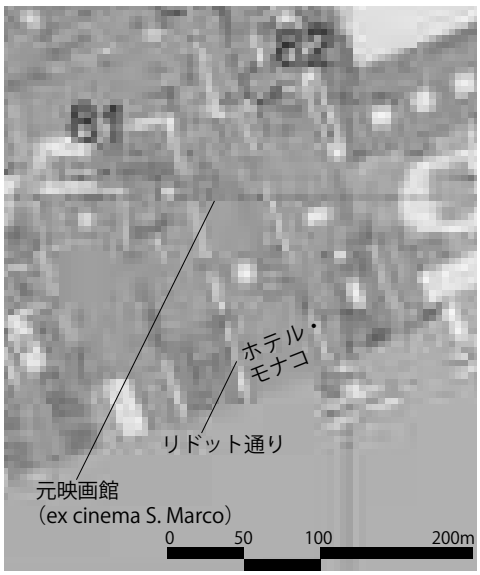


図 176　2011 年
地図に「元映画館」と記載されている
Calli, Campielli e Canali, Venezia：Helvetia Editrice, 2011.

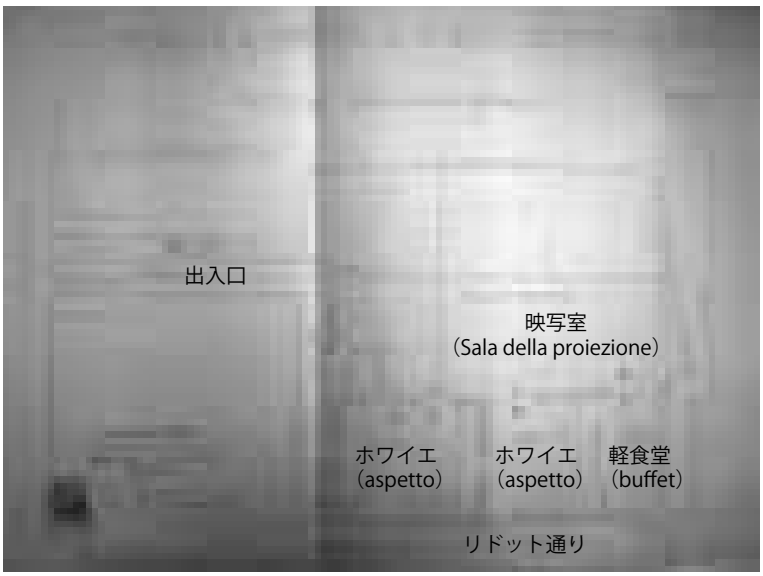


図 177　1922 年　映画館改修計画　1 階平面図　　A.S.C.V., 1921-25, IX/2/1.



図 178　1930 年代後半　ホテル・モナコのテラス
安定したテラスが設置されている。
A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN003602.

鉄道駅付近

現在、運河に張り出したレストランの席を設けている場所は、鉄道駅付近、サンタ・ソフィア、フォンダメンテ・ノーヴェ、フォンダメンテ・ザッテレなどで見受けられるが、そのうち 1930 年代の例として、鉄道駅付近についても触れておく（◆図 179）。

スカルツィ橋のたもとにある「カフェ・ローマ」というバールは、1930 年にヴェランダ（veranda）の増築計画を市に提出している（◆図 182）。その現状の図面から、すでにカナル・グランデに張り出しの部分があることがわかる[73]（◆図 183）。その張り出し部分は「渡し板（passerella）」と表現されている。

この時、渡し板の所有はホテルになっている。カナル・グランデ沿いのフォンダメンタと鉄道駅へ向かう道とはまだ繋がっていなかったことから、この二つの道を接続し、陸続きの動線を確保するために、渡し板が設置されたと推測される（◆図 180）。

1932 年の写真[74]から、渡し板の上でテーブルを並べていることがわかる（◆図 181）。カフェ・ローマが 1930 年にヴェランダを計画した時も、渡し板の上にすでに席を設けていたと推測される。つまり、宿泊客用の動線を円滑にするためにホテルによって渡し板が設置され、その後、カフェ・ローマが渡し板の上にテーブルを展開したと思われる。

そして、1930 年、カフェ・ローマが渡し板の上にヴェランダを計画していることから、水上に本格的なくつろぎ空間をつくる試みがあったと考えられる。これらのことから、ヴェネツィアでの水上の空間を演出する変化が現れるのは、1930 年代であると言える。



図 179　カフェ・ローマの位置

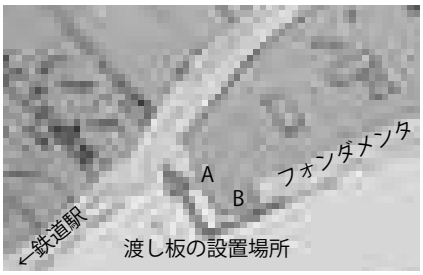


図 180　カフェ・ローマの渡し板と公道



図 181　1932 年　カフェ・ローマのテラス席　A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN000658.

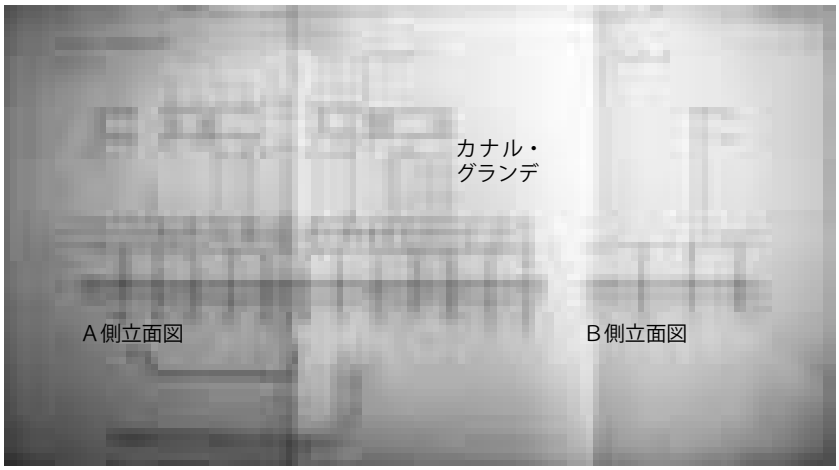


図 182　1930 年　カフェ・ローマの現状　立面図
カナル・グランデ張り出した渡し板（passerella）が描かれている。
A.S.C.V., 1930, busta 1622, prot. 76065.

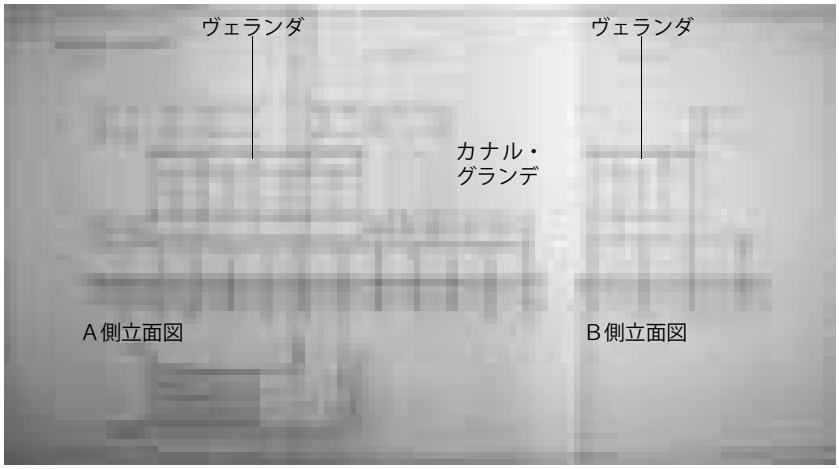


図 183　1930 年　カフェ・ローマのヴェランダ計画　立面図
Ibid.

5．20 世紀半ばの水上テラス

現在見られるような、カナル・グランデにテラスが本格的な展開を見せるのは、戦後になってからである（◆図 184）。

まず、1948 年、パラッツォ・グリッティに木造のテラスが建設される[75]（◆図 186）。この大改修は、第二次世界大戦中にドイツ人とアメリカ人に占拠されていたイメージを立て直すため、C.I.G.A. がパラッツォ・グリッティの大改修を計画したものであった[76]。カナル・グランデ沿いに木造のテラスが張り出しており、1950 年頃の写真[77]から、船の接岸する桟橋とは全く違う、レストランの屋外席専用の場所であることがわかる（◆図 187）。運河が眺める対象となり、水上に癒しの空間が広まったのである。

次に確認できたのは、ホテル・レジーナ（Regina）である[78]。1939 年の写真[79]では水上テラスは建設されていないが、1949 年の写真[80]では水上テラスが設置されている（◆図 189、190）。この間の所有者は C.I.G.A. であることから、ホテルのイメージアップに水上テラスを積極的に設置したと考えられる。



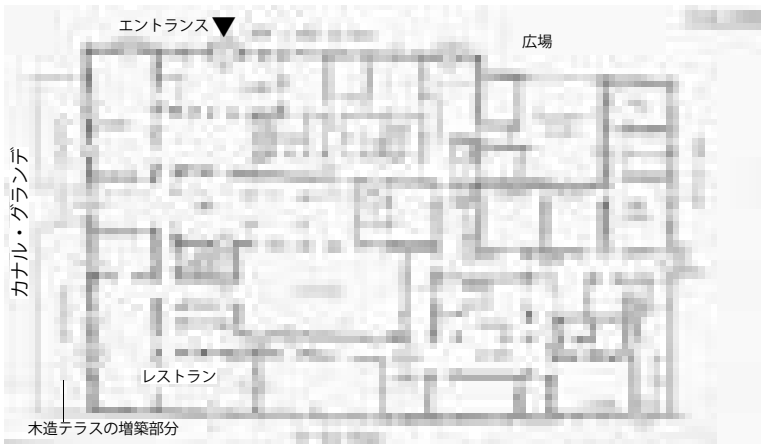


図 186　1948 年　ホテル・グリッティ 1 階平面図
増築される部分には「テラッツァ（terazza）」と記載されている。
Ufficio Tecnico sezione edilizia, anno 1957, S. Marco, prot. 25473.

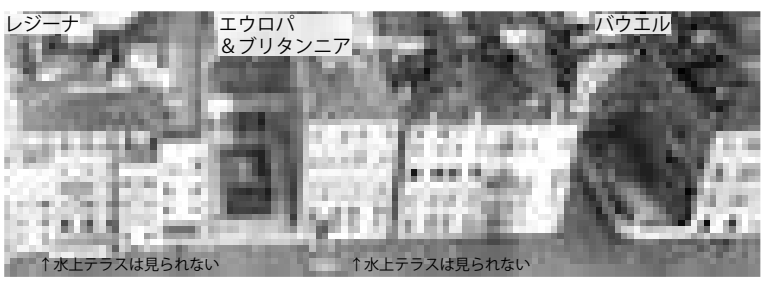


図 189　1939 年　A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN000835.

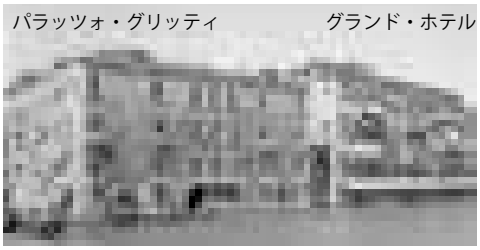


図 185　1933 年　A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN003602.



図 187　1950 年頃　パラッツォ・グリッティのテラス　A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN008086.

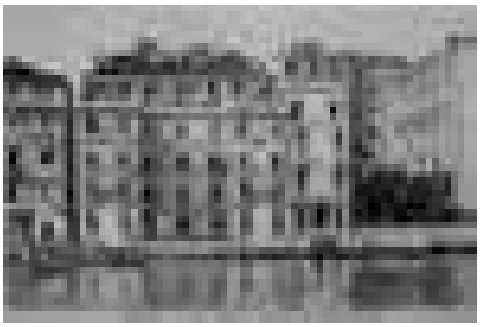


図 188　1924 年　レジーナの正面
A.S.C.V.,1921-25, IX/2/1.

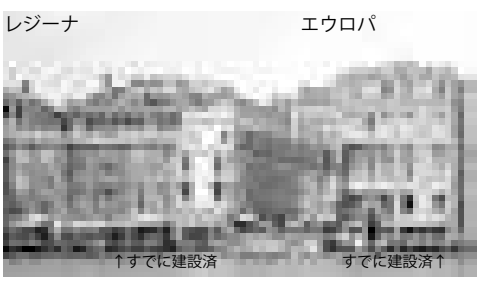


図 190　1949 年　*Ibid*., GN006155.

また、ホテル・レジーナに隣接するパラッツォ・ティエポロは、この時ホテル・エウロパになっており[81]、このホテルでは船が接岸する桟橋とは別に、木造のテラスが 1953 年に計画され[82]、1955 年の写真[83]から実施後の様子を見ることができる（◆図 191 ～ 194）。現在はこの部分にテーブルが並べられ、水辺で食事を楽しめる空間となっている。

以上のように、サン・マルコ地区のカナル・グランデ沿いでは、1930 年前後にテラス席が設けられ、第二次世界大戦後には、ますます華やかな水辺空間へと発展していくのである（◆図 195）。ここで一連の流れを整理すると次のように分類される。

カナル・グランデ沿いのテラス席（くつろぎ空間）の登場する類型

（1）パラッツォ→ホテルへ転用→運河上に荷役用・乗降用の桟橋を建設

→ 1930 年代、荷役用の桟橋：くつろぎ空間へ転用

（2）パラッツォ→ホテルへ転用→運河沿いにバルコニーを増築

→ 1930 年代、運河沿いのバルコニー：くつろぎ空間へ転用

（3）パラッツォ→ホテルへ転用→第二次世界大戦後、テラス席（くつろぎ空間）用として運河に張り出した木造テラスを建設

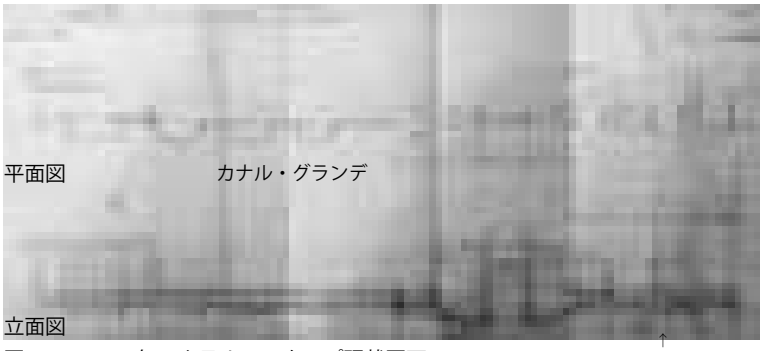


図 191　1953 年　ホテル・エウロパ現状図面
（上）平面図（下）立面図 A.S.C.V., 1953, X/7/2, prot. 10767/54.



図 192　1953 年　ホテル・エウロパの木造持送りテラスの建設計画　*Ibid*.



図 193　1955 年　ホテル・エウロパ 1 階平面図
A.S.C.V., 1955, X/7/2, prot. 21418/55.

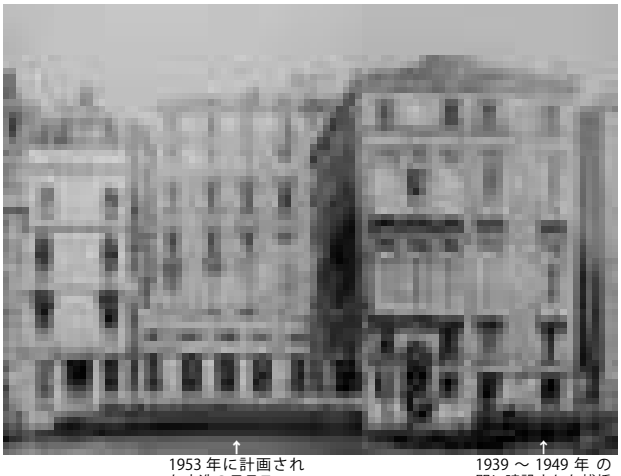


図 194　1955 年　木造テラスが建設されたホテル・エウロパ *Ibid*.



Consiglio regionale del Veneto　　The Westin Europa & Regina

図 195　現在のカナル・グランデ沿い　パラッツォ・フェッロ・フィーニ～ホテル・モナコ＆グランド・カナル　　連続立面写真作成

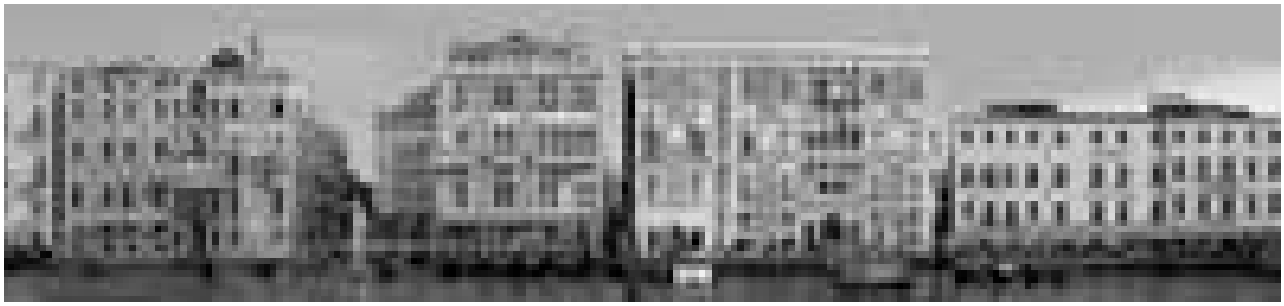
6．まとめ

以上、水都ヴェネツィアを対象とし、サン・マルコ地区のカナル・グランデ沿いとリーヴァ・デリ・スキアヴォーニにおける水辺空間の利用の変遷を明らかにしてきた。このエリアは、港湾都市ヴェネツィアのなかでも正面に当たる最も重要な場所であったが、共和国崩壊以後、本来、都市全体に広がっていた港の機能を南西地区へ集中させるというインフラの構造変化に伴い、その都市的役割・意味を大きく変化させた。

こうした 19 世紀後半からの新たな港湾整備により、荷役の重要度が低くなったサン・マルコ水域では、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニで巨大な複合施設が検討され、観光業に焦点を当てた都市再生の動きが見られた。この巨大施設自体は実現しなかったが、19 世紀後半のカフェ・テラスの登場とホテルの立地により、水辺は物流の拠点から観光客や市民に開かれた人の集まる空間の性格をもつようになったことを論証した。そして、19 世紀末のジャルディーニで開催された国際的なイベントをきっかけに、さらに観光化の流れは都市の東側に集中する。1936 年にはサン・マルコ水域に沿って、道が整備され、サン・マルコ広場からジャルディーニまでの水辺のプロムナードが完成し、観光客や市民でますます賑わう空間が水辺に形成された。

また、カナル・グランデ沿いでは、19 世紀末にマドンナ・デッラ・サルーテ教会の正面にホテルが集中して立地していく。貴族の邸宅がホテルに転用されたことで、建物の運河側には舟の乗降、荷役を容易にするための桟橋が設置されるようになる。そして 1930 年代、ホテルのカナル・グランデ側は荷役用の空間から、水辺にテーブルや椅子を並べたくつろぎ空間が出現するようになる。現在のヴェネツィアの特徴でもある水上テラスは、この時代をきっかけとして、さらに第二次世界大戦後に展開し、現在見られるような木造の水上テラスに発展したことが明らかとなった。

このようにして、19 世紀以降、水辺のテラスや水上テラスという新たな水辺と人との密接な結びつきが登場し、現在の水都ヴェネツィアのイメージの一つをつくりだすのに貢献したと結論づけられる。



Bauer　Ufficio della Biennale ビエンナーレの事務所　Monaco & Grand Canal

第５節　近代港湾の誕生から再生

１．はじめに



図 196　都市機能のゾーニング
観光化の進むエリアと鉄道の強い軸に引き寄せられた倉庫・工場の立地する工業エリア

19 世紀後半、ヴェネツィアの東側ではホテルが立地し、観光化が進み、水辺のテラスや水上テラスという新たな水辺と人との密接な結びつきが生まれてきた。その一方、西側では鉄道の敷設、ヴェネツィア港の整備に伴い、工場、倉庫の建ち並ぶ地域へと変貌した。工業産業地域として発展してきたのである。しかし時代を経て、工場、倉庫が本土へ移転すると、人の憩う空間に再開発され、今日に至る。本節は、とりわけ劇的な変化を遂げたサンタ・マルタ地区とサン・セバスティアーノ地区の変化を描くことを目的とする[1]（◆図 196）。

まず、港湾整備が行われる以前の土地利用および建物の用途を明らかにする。次に港湾整備によって、工場、造船所、倉庫などが建ち並び、どのような光景が広がっていたのかを把握する。最後に再開発の計画を考察し、現在どのように利用されているのかを論じる。

２．ヴェネツィア港建設以前の土地利用および建物の用途

港湾が整備されるサンタ・マルタ地区とサン・バジリオ地区は 1500 年出版のヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図にも描かれている（◆図 197）。ベネディクト会によって 1316 年に創設されたサンタ・マルタ教会[2]の辺りは、細長い半島のようにラグーナに突き出た場所であった。この地区は、ジュデッカ運河に面して無数の桟橋を伸ばしていることも読み取れる。またサンタ・マルタ地区には貴族階級の住宅であるパラッツォのような大きな建物は見受けられず、低層の庶民的な建物が多い。階級的に低い層が住んでいた地区だったことがうかがえる。

◆図 197 の中央部にはサン・ニコロ・ディ・メンディコリ教会が描かれている。この教会の起源は 7 世紀にさかのぼる。現在でも、12 世紀末に建設されたビザンティン様式の鐘楼がこの地区の歴史を物語っている。

そして、1559 年の鳥瞰図[3]には、ジュデッカ運河に面した建物の入り口に桟橋が設けられ、直接搬入出している様子が強調されて描かれている（◆図 198）。

1808 ～ 1811 年作成の不動産台帳（カタスト・ナポレオニコ）の地図[4]を見ると、ラグーナに突き出した細長い半島の先にサンタ・マルタ教会の跡があり、地形的には 16 世紀とほとんど変わっていない（◆図 199）。この地図には、「サンタ・マルタの浜（Spiaggia di Santa Marta）」と記載されており、石で固められた護岸ではなく、自然地形の浜辺だったことがわかる。またサンタ・マルタ教会はナポレオンの政策により、教会の機能が失われ、タバコ工場（Fabbrica del Tabacco）として利用されていたことが読み取れる。

ここで、ヴェネツィア港が建設される直前の土地利用および建物の用途について 1838 ～ 1842 年に作成された不動産台帳（カタスト・アウストリアコ）を用いて明らかにしていく[5]（◆図 200、201）。同台帳をもとに便宜的に住居や商店などの建物、半壊または崩壊した建物、倉庫、スクエーロ、教会、菜園に分類すると、◆図 202 のように表せる。サンタ・マルタ教会の跡地は財務機関（Cassa di Finanza）の所有で、一部倉庫として利用されていた。また、先端部分は地図には「サンタ・マルタ要塞（Forte di S. Marta）」と記載されており、台帳には国の所有で牧草地と記載されている。隣接して家畜小屋（stalla）、干し草置き場（fienile）があることから馬もしくはそのほかの家畜がいたことは確かである。サン

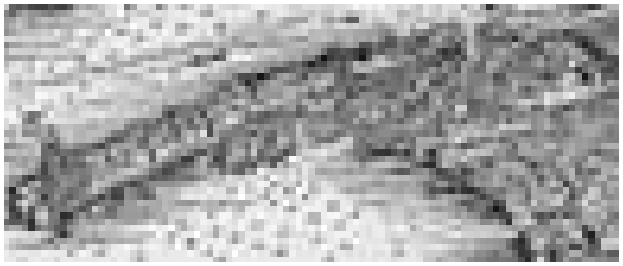


図 197　1500 年　サンタ・マルタ教会（左端）とサン・ニコロ・ディ・メンディコリ教会（中央）　ヤコポ・デ・バルバリ作成
ヴェネツィア、Museo Correr.

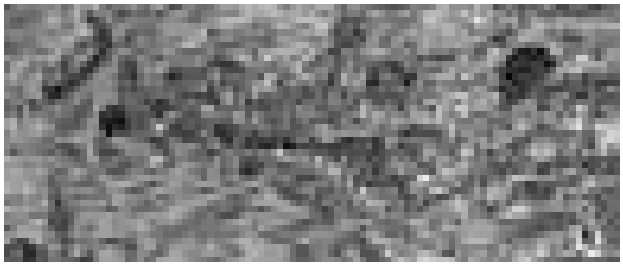


図 198　1559 年　サンタ・マルタ地区
マッテオ・パガン作成
ベルリン、Staatliche Museen.

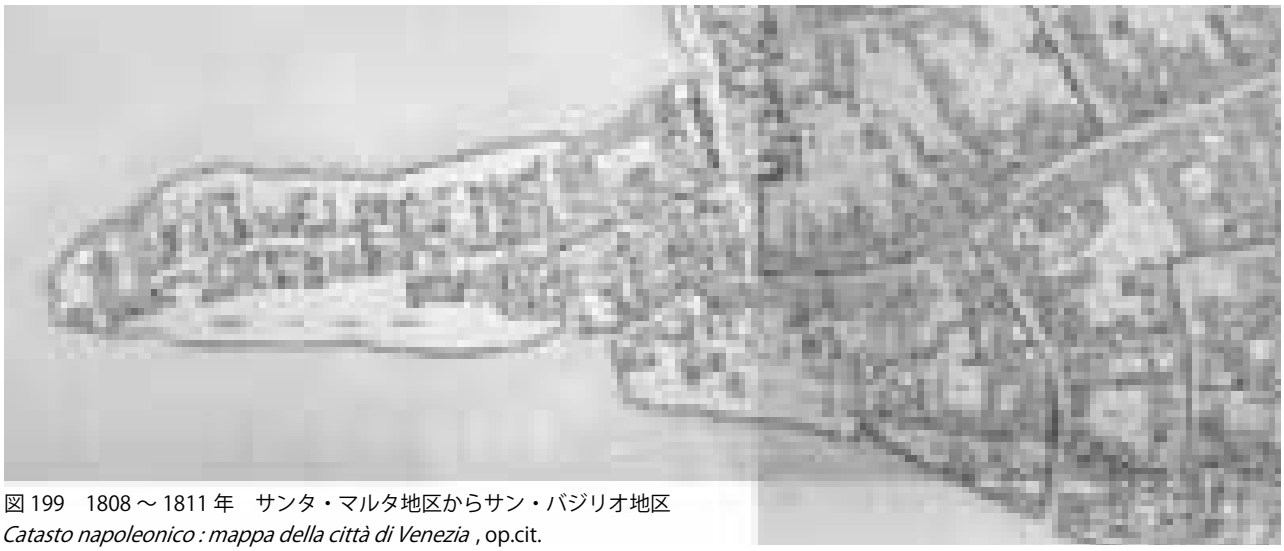


図 199　1808 ～ 1811 年　サンタ・マルタ地区からサン・バジリオ地区
Catasto napoleonico : mappa della città di Venezia , op.cit.

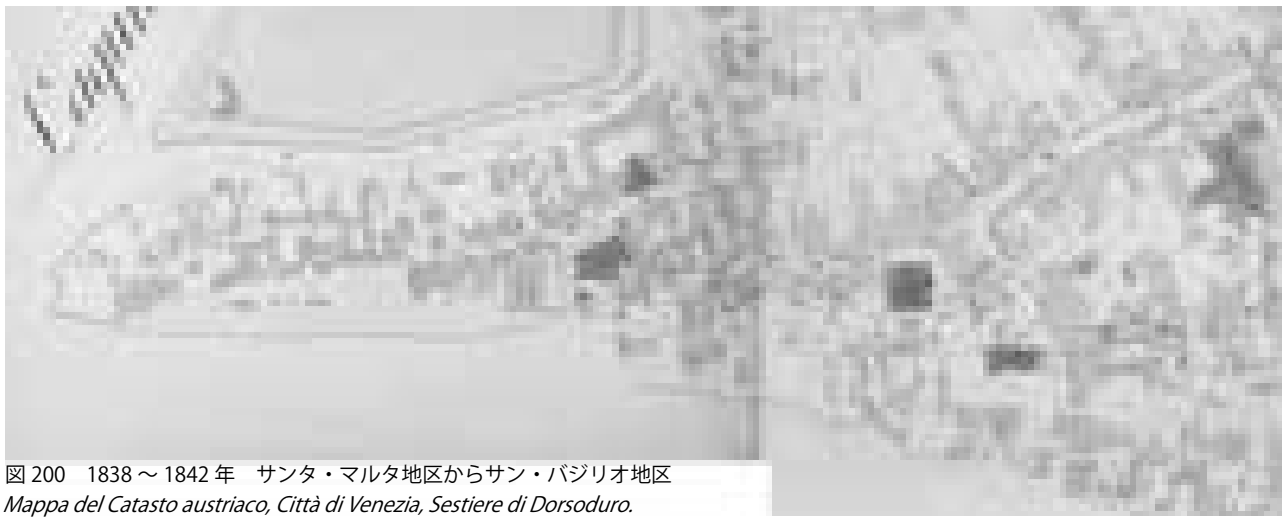
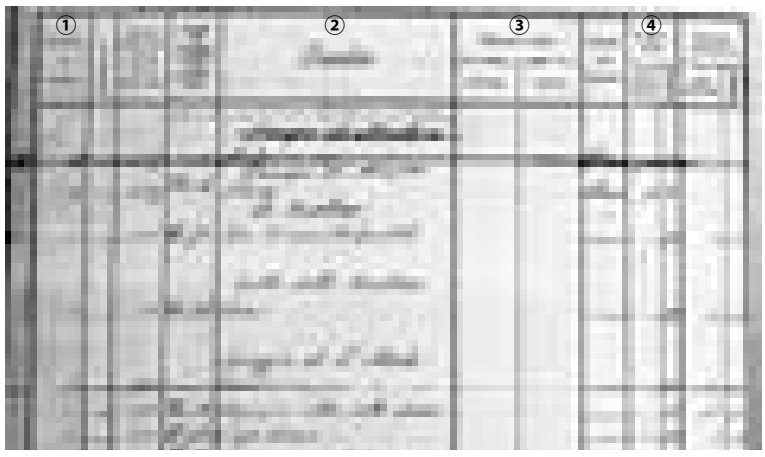


図 200　1838 ～ 1842 年　サンタ・マルタ地区からサン・バジリオ地区
Mappa del Catasto austriaco, Città di Venezia, Sestiere di Dorsoduro.



①地図上の番号
②用途
③番地
④面積

図 201　1838 ～ 1842 年　不動産台帳
Catasto austriaco, Sommarione, Città di Venezia, Sestiere di Dorsoduro.

タ・マルタ教会の跡地周辺は建物が密集しておらず、菜園（orto）の広がりが読み取れる。サン・マルコ広場周辺やリアルト周辺のような運河から直接建つ高密な場所とは明らかに違い、敷地にゆとりがある。そして、この頃もまだジュデッカ運河に面したサンタ・マルタ浜がある。ほかの場所ではあるが、護岸の舗装されていない、まだ自然護岸だった様子を映し出した 1870 ～ 1880 年頃の写真[6]がある（◆図 203）。おそらく、サンタ・マルタ浜もこの写真と同じような護岸だったと推測される。こうした都市の中心部では見られない、むしろ郊外のような風景が広がっていたのである。

サン・セバスティアーノ地区を見てみると、こちらは高密に建てられている場所もある。島の北側には商店兼住宅（bottega con casa）が建ち並び、人の賑わいを感じる。この運河沿いの道には魚屋を意味するフォンダメンタ・デッラ・ペスカリア（Fondamenta della Pescaria）という名が残っている。

また、ジュデッカ運河に沿って数軒のスクエーロが分布している。1740 年のスクエーロの分布と重なる部分もあり（◆図 45）、船との密な関係で成り立っていた地区であることがわかる。このスクエーロについては、1870 ～ 1880 年頃の写真[7]から当時の様子を知ることができる（◆図 204）。

このように、ヴェネツィア港ができる以前のサンタ・マルタ地区はもともと庶民地区で、自然護岸をもつのどかな風景の広がる場所だったのである。そしてスクエーロの多く存在する船の病院的重要な場所であった。

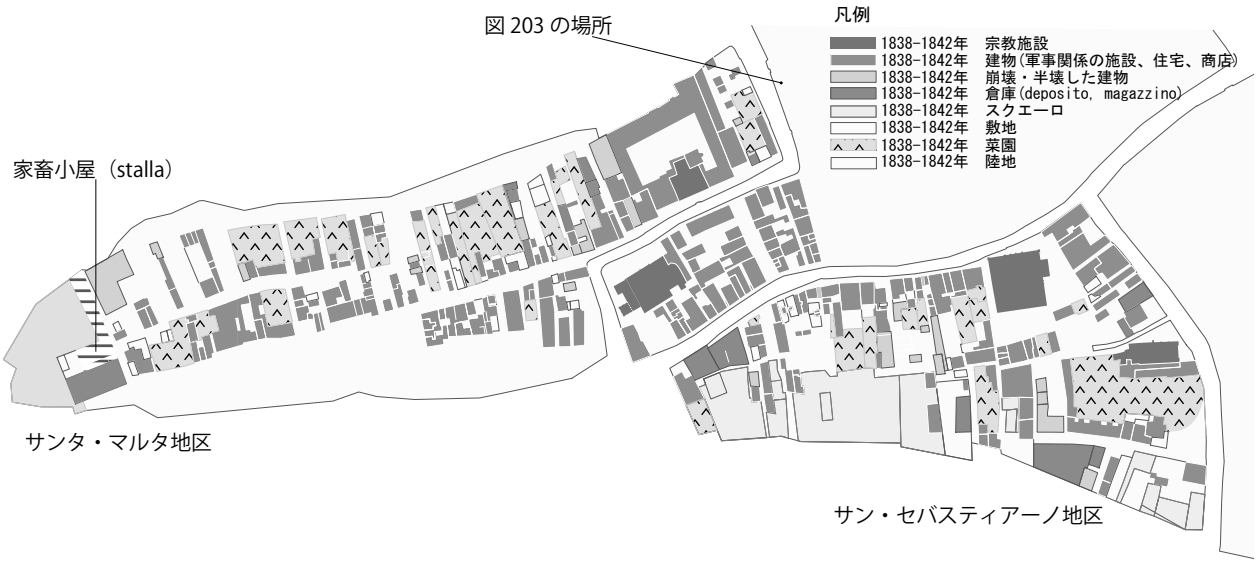


図 202　1838 ～ 1842 年　土地利用および建物用途
サンタ・マルタ地区からサン・セバスティアーノ地区
1838 ～ 1842 年作成の不動産台帳および地図をもとに作成



図 203　1870 ～ 1880 年　自然護岸のある風景
L. Moretti, *Vecchie immagini di Venezia*, op.cit., p.81.



図 204　1870 ～ 1880 年　ジュデッカ運河のスクエーロ（右）
Italo Zannier, Venezia, archivio Naya, op.cit., p.105.

3．サンタ・マルタ地区とサン・セバスティアーノ地区の開発

1868 年から港湾整備が開始される。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寄港地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。また、ヴェネツィア本島の西端では、大型船が停泊できる泊地として浚渫され、その浚渫土で馬蹄形の埠頭が造成された。この埠頭の計画の過程については第２節で触れたので、ここでは景観が劇的に変わったサンタ・マルタ地区について見ていく。

◆図 205 は 1838 ～ 1842 年の地図の上に、最終的に整備された港湾を示したものである。現在の建物と重なる部分と、全く異なる部分がはっきりと見てとれる。その境目を図示すると、突き出ていた半島部分が港湾整備地区に充てられたことがわかる。1872 年、ジュデッカ運河に面して大規模な倉庫（Magazzini generali）が計画され、1895 年に完成された[8]（◆図 206）。これはリドに所有していた国の土地をヴェネツィア市に譲る代わりに、ヴェネツィア市がこの倉庫群を国に提供したものである[9]。港湾整備計画では、この場所に造船所を建設する計画もあったという[10]。

倉庫群の東側には 1882 年に建設されたネオロマネスク様式の綿紡績工場が建設された（◆図 71）。900 人を超える従業員が所属し[11]、ヴァポレットは綿紡績工場の前に駅を設けるほどであった。また、工場専用の鉄道の軌道も敷設され、工場がいかに大規模に展開していたかをうかがい知ることができる。

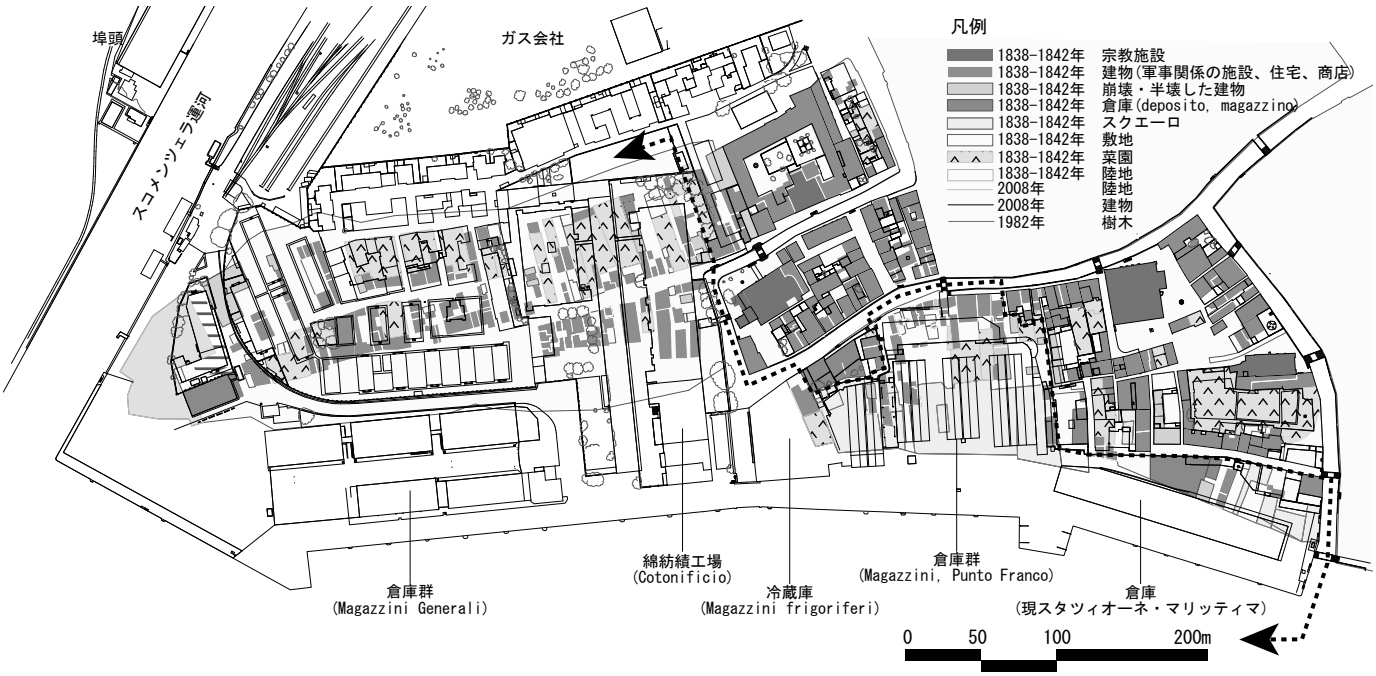


図 205　1838 ～ 1842 年の土地利用および建物用途と 2008 年の地図
サンタ・マルタ地区からサン・セバスティアーノ地区開発された区域を矢印で示してる。



図 206　1923 年　倉庫群（Magazzini generali）（1885 年完成）
A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN002568.

そしてサン・セバスティアーノ地区のジュデッカ運河沿いでは、スクエーロが港湾整備地区の対象となっていたことが読み取れる（◆図 205）。この場所は、1887 ～ 1891 年にプント・フランコ（Punto Franco）[12] と呼ばれる倉庫群が建てられた。建物と建物の間にはレールが敷かれ、貨物が建物の脇まで運べるシステムになっている。最上階には人の移動できる装置もついており、当時のハイテク技術がこの港湾整備に踏襲されたと想像される（◆図 207、208）。

こうした大規模な開発が可能になった背景には、当時の衛生政策の影響も考えられる。1866 年、ヴェネツィアは都市計画や衛生面に関して深刻な問題に直面していた。1884 ～ 1885 年にコレラが流行したことへの対策として、主要な通りの幅を広げ、健康に悪いとみなされた家屋を取り壊すことによって、町の空気を入れ換えようとした [13] という指摘もある。1838 ～ 1842 年の台帳には、崩壊または半壊状態の建物も記録されており、そうした廃屋を市が積極的に取り壊したと推測される。

このように、ヴェネツィア港の整備は都市の端で行われ、郊外的な風景は時代の先端をいく風景に変わった。ジュデッカ運河と鉄道を結んだサンタ・マルタ地区は、ラグーナ内で大規模な埋め立てが進み、また、庶民建築を取り壊す都市整備が行われ、工場、倉庫等の大型機能が設置され、鉄道が導入された。そこでは、蒸気船の行き交う、大きなエネルギーを生む場所となった（◆図 209）。その一方で、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こと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である。

しかし、19 世紀末、すでにこの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で新たな港湾建設が進められることとなった。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、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。



図 207　1926 年　倉庫群（Punto Franco）（1887 年完成）　*Ibid*., GN003910.



図 208　1928 年　倉庫と軌道　*Ibid*., GN002589.



図 209　1923 年　大規模の倉庫、工場の建ち並ぶサンタ・マルタ地区　　ジュデッカ運河から埠頭を眺望している。　*Ibid*., GN006972.

4．ヴェネツィア港の再生

1960 年代、石油の需要の高まりから、マルゲーラ港を拡張し、ヴェネツィアの港湾機能をマルゲーラ港へ次々と移していった[14]。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[15]。19 世紀末に建設された綿紡績工場は 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でも、ビール工場や製粉工場、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。1992 年、綿紡績工場はヴェネツィア建築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。このおお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（◆図 210、211）。それ以前のパラッツォや修道院を転用した教室とは全く違うスケールに圧倒される。日々の講義も講演会と感じるほど立派な空間演出がなされている。ほかにも、ジュデッカ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長い議論の末、ホテル・ヒルトンとして再建され、今ではホテルや会議室として利用されている（◆図 72、212、213）。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[16]。



図 210　1992 年からヴェネツィア建築大学の校舎（元綿紡績工場）



図 211　綿紡績工場の大空間を活かした大学の教室

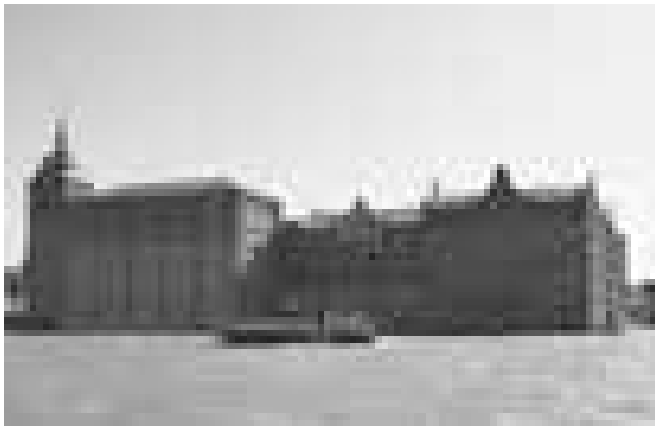


図 212　ホテル・ヒルトン、住宅（元製粉工場）

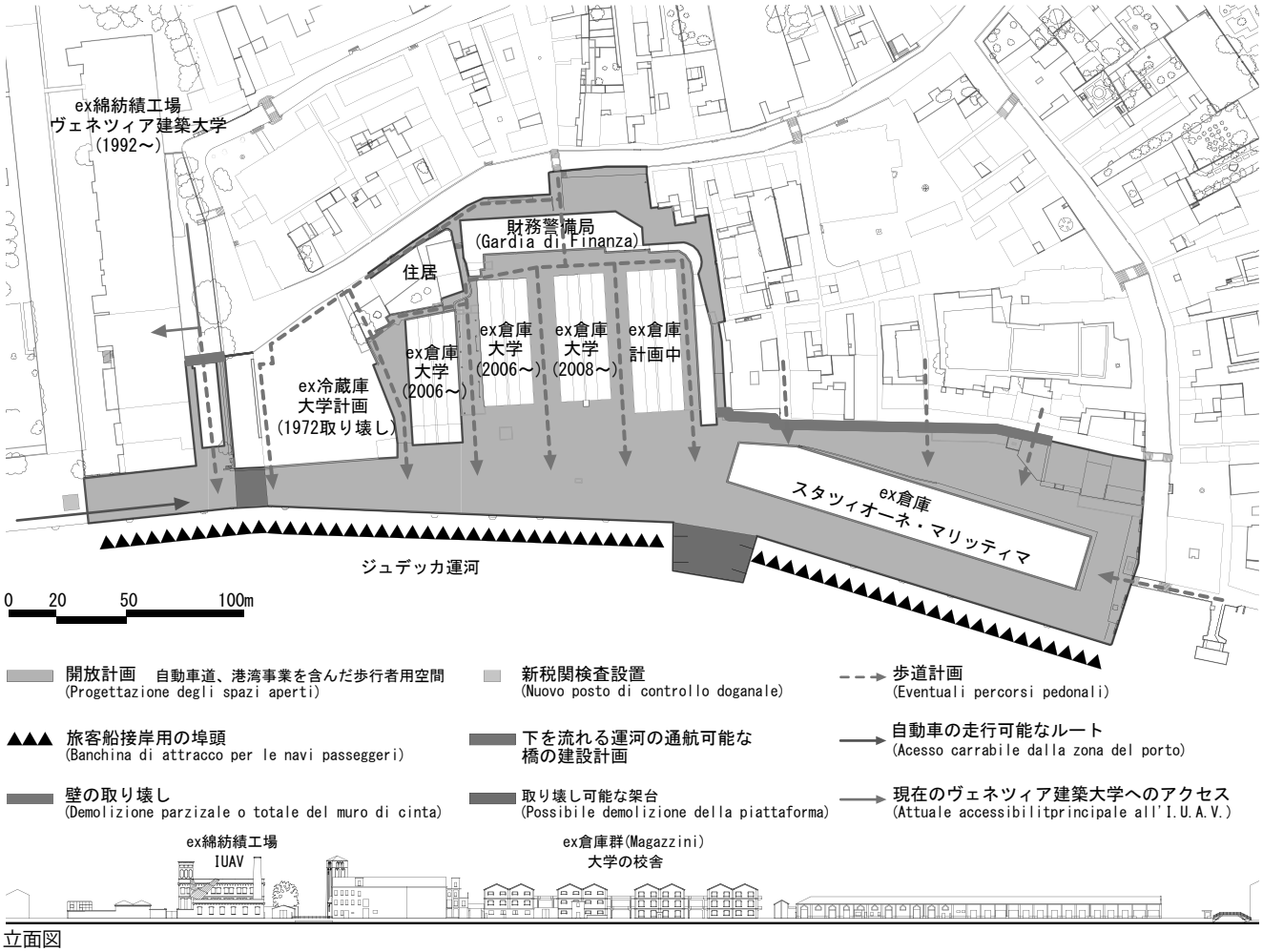


図 213　開放感のあるホテル・ヒルトンの 1 階ロビー

1998 年の計画図からは、港湾区域とその背後にある居住地区 [17] 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 214）。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区域が開放され、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 215、216）。南に四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 2008 年にヴェネツィア大学に転用された（◆図 217 ～ 219）。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 220）。

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区域が利用され始めるようになり、都市と港が再び融合し始めている。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、または大学の立地する場所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。こうした新たな港の在り方は今後の地域再生において、示唆的である。



立面図

図 214　1998 年　港湾区域再生計画
I.U.A.V., *Concorso di progettazione per una nuova sede IUAV nell'area dei Magazzini Frigoriferi a San Basilio*, Mestre : Cetid,1997 をもとに作成

最後に、近年行われているヴェネツィアの再生プロジェクトについて触れておく。ヴェネツィア港のように、国の機関が民間に開いている例では、共和国時代の重要な建物である塩の倉庫を転用したレンツォ・ピアノ設計の展示空間が挙げられる（◆図 221）。また 2009 年には、17 世紀の海の税関を再利用した安藤忠雄設計の現代美術館がオープンしている。さらには、軍の管轄である国営造船所（アルセナーレ）もビエンナーレの会場として一部開放され、文化発信基地として生まれ変わっている（◆図 222、223）。こうしたこれまで閉ざされた空間が徐々に一般に開き始め、ヴェネツィア都市全体で交流の場が増え、都市のポテンシャルを引きあげているのである[18]。

この動きは周辺の島々でも見られ、精神病院であったサン・クレメンテはホテルに、サン・セルヴォロは 2003 年に改修を終え、ヴェネツィア国際大学になった。都市だけではなく、ラグーナ全体でも転用の時期であることがわかる。また、近年では軍管轄であるサンタンドレアでの歴史ツアーも行われるなど、一般に開かれつつあるのである。ラグーナについては第 3 章で詳述するが、この 10 年間でヴェネツィア本島、ラグーナ全体で活性化する動きが感じられる。このように、今ではヴェネツィア全体が文化、情報の発信基地となっており、単なる観光都市ではない文化都市、創造都市となっている。



図 215　居住地区と港湾区域を隔てていた現存する壁


図 216　住宅地と港湾区域の間にあった壁が取り払われた空間
壁の跡地には植栽とベンチが設けられ、市民の憩い場になっている。スタツィオーネ・マリッティマ側の地面は住宅地より約 70cm 高い。


図 217　大学に転用された元倉庫（Punto Franco）
建設当初の外観をとどめている。

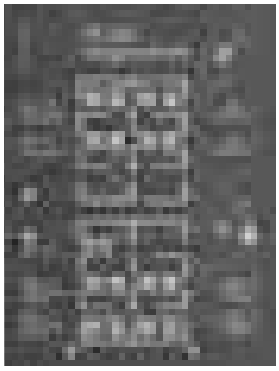

図 218　元倉庫を転用したヴェネツィア建築大学
1 階平面図


図 219　倉庫の空間を最大限に活かしたヴェネツィア建築大学の教室


図 220　大学に生まれ変わった元倉庫（左）と未改修の倉庫（右）
倉庫として使われていた時代については図 208 参照


図 221　塩の倉庫から展示空間へ


図 222　ビエンナーレの会場として一部開放された国営造船所（アルセナーレ）


図 223　迫力に圧倒されるアルセナーレの展示空間

小結

第２章では、ヴェネツィア共和国崩壊以後の 19 世紀から 20 世紀初頭に焦点を当て、都市構造を大きく変化させながらも、水都としてのイメージを作り上げてきた過程を論じた。

まず、ヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図を用いて、水と密接な関係で成り立っていたヴェネツィアの都市空間を明らかにした。とくに、カナル・グランデ沿いと、海の玄関口であるサン・マルコ水域が強調されて描かれており、当時は海洋都市国家として認識されていたことを指摘した。

そのうえで、第２節では、都市構造に最も大きな変化を与えたとされる鉄道、港湾、道路橋の建設と新運河掘削を取り上げ、建設過程からそれにともなう都市構造の変化を追いながら、航路の変化や収容人数も多く、遠くまで移動の可能になった蒸気船やディーゼルエンジンつきのモーター船の導入などの変化を明らかにし、各時代の舟運の役割を考察した。都市の発展とともに人の移動の流れをつくり出してきた舟運の視点からヴェネツィアの近代化を据え直すことで、水と共に生きてきたヴェネツィアの固有性が浮かび上がり、これまで、ヴェネツィアの 19 〜 20 世紀前半は陸の論理で水の都市の性格を変化させてしまった、という否定的な見方に対し、この都市らしい独自の近代化の在り方を再評価することが可能となった。

舟運都市ヴェネツィアならではの動きとして、フローティング水浴施設の実態を第３節で明らかにした。このフローティング水浴施設はリドの海水浴場が発展するまで使用され、観光化を促進する重要な役割を担っていたことを指摘した。また、この施設が富裕層を対象としていたのに対し、庶民は家の近所の運河で泳いでいたと推測されることをここに付け加えておく。さらに、洗濯も運河で行われていたことから、水と人とが常に近い状態であったと言える。

続く第４節では、都市構造が大きく変わったことで、建物や岸辺への影響がどのように表れるのかを明らかにした。1850 年代のリーヴァ・デリ・スキアヴォーニの巨大複合施設のプロジェクトを考察することで、当時のヴェネツィア政府が観光業に力を入れていた意図を示していたことを示した。このプロジェクト後、ホテル化が進む背景には、こうした観光化をめざす政府の動きが連動して存在していたと言える。そして、現在のヴェネツィアの特徴的な空間の一つである水上のレストラン席が、1930 年代にカナル・グランデ沿いに設けられ始めたことを建築確認申請などの一次史料から明らかにした。これはヴェネツィアの水辺の意味が荷役空間からくつろぎ空間に変わった転換点である。

そして港機能が縮小され、観光という新たな機能に転換されつつある都市の西側に対して、第５節では、近代的な港湾が整備された都市の東側の変化を追った。ここでは、自然護岸の広がる農村のような土地利用から、工場・倉庫といった巨大施設が建設され、劇的に変わった風景を建物用途と古写真などから具体的に示した。さらに 1990 年代からの再生により、新たな役割を担っていることを述べた。これまで港湾区域として一般に立ち寄ることのできない閉鎖された区域だったが、現在では一部開放され、オフィスや大学施設として生まれ変わっていることを示した。これは、現在のヴェネツィアは観光都市としてだけではなく、文化都市、創造都市となり、時代に対応しながら進化し続けている現れと言える。

以上のように、この世界に誇る「水の都市」が近代化を成し遂げながら、水と結びついた独自の都市空間を維持発展させていった過程について掘り下げて考察を行った。

第１節　ヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図から読む水都ヴェネツィアの空間構造

1．本節は、三橋慶侑「15 世紀ヴェネツィアの都市空間に関する研究―ヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図の分析から」2010 年度法政大学卒業論文と、三橋慶侑、樋渡彩、陣内秀信「15 世紀末ヴェネツィアの鳥瞰図に関する考察」日本建築学会大会（関東）、2011 年 8 月における発表内容を基本的な素材とし、論文として大きく再構成した次の論文をさらに加筆・修正したのである。樋渡彩「一五世紀末ヤコポ・デ・バルバリによる鳥瞰図」陣内秀信、高村雅彦編『水都学Ⅰ』法政大学出版局、2013 年、pp.69-93。
2．知られているのは、ニュルンベルク生まれでヴェネツィアに居住していた商人アントン・コルプが、1500 年の 10 月に地図に関する 4 年間の出版権と輸出税の免税権をヴェネツィア政府へ請願した記録にかかわるものである。この記録から、制作に 3 年間が費やされ、ヤコポ・デ・バルバリが 1497 ～ 1500 年にヴェネツィアで活動していたことがわかる。佐々木千佳、芳賀京子編『都市を描く―東西文化にみる地図と景観図』東北大学出版会、2010 年、p.137。Ferrari Simone, Jacopo de' Barbari: un protagonista del Rinascimento tra Venezia e Dürer, Milano : B. Mondadori, 2006, p.151.
3．陣内秀信「イタリアの都市図における表現法の変遷」『都市図研究報告書』東京大学工学部（科研費報告書）、1987 年、p.99。
4．同前論文、p.101。
5．同前論文、p.105。
6．佐々木、芳賀編、前掲書、p.140。
7．内部には、総督の私的、公的住まい、政府機関、議場などの機能がある。奥行き 54m、幅 25m、高さ 15.4m の大会議の間では、総督選挙などが行われた。
8．AA.VV., *A volo d'uccello : Jacopo de' Barbari e le rappresentazioni di città nell'Europa del Rinascimento*, Venezia 1999, pp.95-97 では、デ・バルバリの鳥瞰図にポイントを打ち、現在の航空写真に合わせてこの鳥瞰図のゆがみを検証しているが、ここでは、現在の航空写真にポイントをうち、デ・バルバリの鳥瞰図に合わせて画像処理し、検証する。
9．現在、この航路は手漕ぎ専用運河として指定されており、モーターボートは航行できない。
10. 最初の橋は 12 世紀の後半にでき、1264 年にはしっかりした木造橋に架け替えられた。1514 年のリアルト地区の大火のあと、石橋に架け替えられた。陣内秀信『迷宮都市ヴェネツィアを歩く』角川書店、2004 年、p.151。
11. Corrado Balistreri Trincanato, Dario Zanverdiani, *Venezia città Mirabile : Guida alla Veduta Prospettica di Jacopo de' Barbari*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2009, p.310.
12. *Ibid*., p.310.
13. *Ibid*., p.322.
14. もともと広場として築かれたのではなく、島の上の集落に接してとたれた空地（農地）にすぎなかったことが知られる。陣内秀信『ヴェネツィア―都市のコンテクストを読む』鹿島出版会、1986 年、p.165。
15. 同前書、p.144。
16. 立地はリアルト橋方面からのメルチェリア通りとの関係で自動的に決まったものだと考えられている。同前書、p.191。
17. ルカ・コルフェライ『図説ヴェネツィア―「水の都」歴史散歩』中山悦子訳、河出書房新社、1996 年、p.39。
18. C. B. Trincanato, D. Zanverdiani, *Venezia città Mirabile, op.cit*., p.61.
19. *Ibid*., p.115.
20. アントニオ・サルヴァドーリ『建築ガイド４―ヴェネツィア』陣内秀信、陣内美子訳、丸善、1992 年、p.37。
21. 同前書、p.57。
22. Marcello Brusegan, *I palazzi di Venezia*, Roma : Newton Compton Editori, 2007, p.182.
23. Umberto Franzoi, *Palazzi e Chiese lungo il Canal Grande a Venezia*, Mestre : Storti Edizioni, 1987, p.104.
24. *Il Canal Grande di Venezia descritto da Antonio Quadri e rappresentato in 60 tavole rilevate ed incise da Dioniso Moretti*, Treviso : Vianello libri, 1981.
25. G. Paolo Nadali, Renzo Vianello, *Calli, campielli e canali : guida di Venezia e delle sue isole*, Venezia : Helvetia, 1989, p.108.
26. Umberto Franzoi, Mark Smith, The Grand Canal, Venezia : Arsenale, 1993, pp.296-297.
27. 陣内『迷宮都市ヴェネツィアを歩く』、前掲、p.246。
28. Guglielmo Zanelli, *Traghetti veneziani : La gondola al servizio della città*, Venezia : Cicero editore, 2004, p.81.
29. *Ibid*., p.81.
30. *Ibid.*, から 1697 年のトラゲットのおおよその位置を把握することができる。その研究をもとに現地調査を重ね、17 世紀末のトラゲットの位置を復元し、2008 年度修士論文「舟運都市ヴェネツィアの近代化に関する研究―19 世紀から 20 世紀初頭を中心に」にまとめた。カナル・グランデ上には 23 本もの渡し船が存在した。
31. Ennio Concina, *Venezia nell'età moderna : sturttura e funzioni*, Venezia, 1989, tavola X.
32. C. B. Trincanato, D. Zanverdiani, *Venezia città Mirabile, op.cit*., p.345.
33. *Ibid*., p.161.

第２節　近代ヴェネツィアにおける都市発展と舟運が果たした役割

1．第２節は、樋渡彩「近代ヴェネツィアにおける都市発展と舟運が果たした役割」『地中海学研究』地中海学会、vol.XXXV、pp.169-192、2012 年の論文を加筆・修正したものである。本論では、ヴェネツィア共和国時代につくられた構造を「港」とし、19 世紀後半に建設された埠頭を配する構造を「港湾」と定義する。
2．19 世紀、20 世紀初頭の都市計画史に関しては Giandomenico Romanelli, *Venezia ottocento : l'architettura, l'urbanistica*, Venezia : Albrizzi, 1988、Guido Zucconi (a cura di), *La grande Venezia : una metropoli incompiuta tra otto e novecento*, Venezia : Marsilio Editori, 2002、M. Isnenghi, S. Woolf, *Storia di Venezia l'ottocento e il novecento*, Roma : Istituto della Enciclopedia italiana, 2002 でそれぞれのプロジェクトが取り上げられている。とりわけ、鉄道計画に関しては、Laura Facchinelli, *Il ponte ferroviario in laguna*, Spinea : Muotigraf, 1987 が詳細である。また、港湾計画に関しては、R. Baiocco, G. Ernesti, R. Pavia et al.,*Venezia : Guida al porto*, Venezia : Marsilio Editori, Autorità portuale di Venezia, 2001 が詳しく、どのような港湾機能を設置したのか具体的に知ることがきる。そして、道路橋建設に関しては Franca Cosmai, Stefano Sorteni (a cura di), *L'ingegneria civile a Venezia : istituzioni, uomini, professioni da Napoleone al fascismo*, Venezia : Marsilio Editori, 2001 が技術史の視点から計画を論

じている。

3．Francesco Ogliari, Achille Rastelli, *Navi in città : storia del trasporto urbano nella Laguna veneta e nel circostante territorio*, Milano : Cavallotti, 1988.

4．陣内秀信『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』講談社現新書、1992 年、p.29。

5．検疫をする島の一つにヴェネツィアの南側に位置するラッザレット・ヴェッキオがある。この島には、1249 年教会が設立され、1423 年、伝染病患者への食事、医薬品、医療を提供する病院が置かれた。また、1468 年にはラッザレット・ヌオーヴォに新たな収容施設が置かれ、これらの島では、ヴェネツィアに届く商品、輸送者の検疫検査が行われた。ここではヴェネツィアの都市に入る前に、船乗りたちは疫病の潜伏期間である、40 日の間、強制的に収容されていた。両者の島については、第３章で論じる。

6．陣内『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』前掲、p.87。またヴェネツィアから出る際も関税がかかる商品もあった。

7．D. Calabi, “Magazzini, fondaci, dogane,” *Storia di Venezia : il Mare*, vol 12, A. Tenenti e U. Tucci (a cura di), Roma 1991, p.793.

8．陣内、『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』前掲、pp.88-90.

9．ワイン（vin）の地名は４個所残っており、税の徴収を行っていた岸はこの 2 個所である。R. Yugami, *Il dazio del vino a Treviso e Venezia nel Seicento*, la tesi di laurea dell’Università Ca’ Foscari di Venezia, Venezia 2007, relatore Giuseppe Del Torre, p.47.

10. 河岸の荷揚げに関しては、商品によって監理する行政官が時代によって変化し、また行政官の種類も多岐にわたる事から、各々の商品をどの時代にどの場所で荷揚げし、監理していたのかを正確に把握するのは多大な注意を要し、非常に複雑な研究となる。情報提供、湯上良。

11. 齊藤寛海「ヴェネツィアの外来者」『港町のトポグラフィ』青木書店、2006 年、p.274。

12. Ennio Concina, *Venezia nell'età moderna : struttura e funzioni*, Venezia : Marsilio Editori, 1989, tavola IX, X.

13. 陣内秀信『迷宮都市ヴェネツィアを歩く』角川書店、2004、p.209.

14. ゴンドラについては、A. M. マーニョ『ゴンドラの文化史―運河をとおして見るヴェネツィア』和栗珠里訳、白水社、2010 年に詳しく取り上げられている。

15. *Pianta topgrafica dela città edita da Vincenzo Coronelli, venezia, 1697*.

16. 渡し舟（トラゲット）のマリエゴラ（mariegola）という乗り場、営業時間、管轄権などが書かれた規約書をまとめた研究である。Guglielmo Zanelli, *Traghetti veneziani : La gondola al servizio della città*, Venezia : Il cardo, 1997.

17. G. Zanelli, *op.cit.*, p.81.

18. たとえば、フェッラーラやボローニャへ行くトラゲットの乗り場は、フェッラーラの郵便関係の施設（casa della Posta di Ferrara）のある、リーヴァ・デル・カルボン沿いにあった。Giovanni Caniato, Eugenio Turri, Michele Zanetti (a cura di), *La Laguna di Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1995, p.274.

19. パドヴァ行きのブルキオ（burchio）という舟で、朝リアルトを出発する。贅沢な舟では、荷物置き場があり、使用人がいた。8 人の漕ぎ手でフジーナに着き、そこからは馬に引っ張られながら時速３マイルで旧ブレンタ川を上る。ミーラ（Mira）の閘門に着くと、川のレベル差が同じになるのを待つべく、乗客は舟から降り、散歩をして、昼食をとり、再び舟に乗り、川を上る。ストラの閘門では、オステリアでパドヴァ産のワインを楽しむ。そして舟は再び出発し、ようやくパドヴァの東に位置するポルタ・ポルテッロに到着する。８時間の舟旅である。この事業はパドヴァの船乗り組合（Fraglia dei barcaioli del Portello）によって行われていた。F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit*., p.12.

20. L. Facchinelli, *op.cit*., p.17.

21. *Ibid*., p.23.

22. *Ibid*., p.51.

23. *Ibid*., p.52.

24. T. Viero, *Nuova pianta iconografica dell'inclita città di Venezia* 1798.

25. ペニテンティの停留所は 1842 年 12 月から鉄道が開通する 1846 年１月までオムニバスが接岸した。L. Facchinelli, *op.cit*., pp.171-172.

26. ペニテンティからヴェネツィアの中心部は 40 セント、サン・ジョルジョ・マッジョーレ、サン・ピエトロ（カステッロ地区）、ジュデッカといった遠距離は 100 セントであった。乗員数はゴンドラ４人まで、屋根付き舟 12 人、そのほかは６人までであった。*Ibid*., p.171.
ちなみにこの頃のヴェネツィア―メストレ間の舟輸送の運賃は次のように決められていた。
1813 年１月、ヴェネツィア市長のグラデニーゴ（Gradenigo）によって公布された航行に関する規定によると、次のように規定されている。12 人乗りゴンドラで二人の漕ぎ手の場合：一人当たり 0.25 リラ。12 人乗りゴンドラで二人の漕ぎ手を一人で利用する場合：2.25 リラ。12 人乗りゴンドラで 4 人の漕ぎ手を一人で利用する場合：5.00 リラ。４人乗りゴンドラの場合：一人当たり 2.00 リラ。12 人乗りバッテッロ（battello）で二人の漕ぎ手の場合：一人当たり 0.20 リラ。12 人乗りバッテッロで 4 人の漕ぎ手の場合：一人当たり 3.50 リラ。6 人乗りバテッロで二人の漕ぎ手の場合：一人当たり 1.20 リラ。F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit*., p.26.
4 人乗り、6 人乗り、12 人乗りの舟はこのオムニバスと共通している。30 年の開きがあるので、相場は変わっていると思われるが、おそらくオムニバスの料金設定も舟の種類によって違っていたと推測される。

27. 料金はどの停留所で降りても 20 オーストリア・セントに固定された。L. Facchinelli, *op.cit*., p.172.

28. 1851 年５月 28 日、スウェーデン人テオドロ・ハッセルクィスト（Teodoro Hasselquist）がヴェネツィア市からサン・ロッコでの鋳造の許可を得て、わずか２馬力のベルギー製蒸気ボイラー製造を成功させた。T. ハッセルクィストは 10 月 22 日まで就任した。６年後の 1857 年 10 月、アルフレド・ネヴィッレ（Alfredo Neville）に会社を譲った。ネヴィッレ鋳造会社（La fonderia Neville e C.）は鉄橋製造、水道管製造を行い、67 人の男性従業員、14 歳以下の 20 人を含む従業員で栄えた。そして 1868 年、T. ハッセルクィストはヴェネツィアに戻り、新時代の風潮を感じ、ネヴィッレ鋳造会社と一緒に、60 人収容できる回転軸タイプの蒸気船（Principe Umberto 号）と、80 人収容できる、スクリュータイプの蒸気船（San Marco 号）を造船した。さらにスクリュータイプで 200 人乗りの Elida 号と 100 人乗りの Sile 号が造船され、カーヴァズッケリーナ、ペッレストリーナ、キオッジアの航路に使用された。F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit*., pp.124-125.
ネヴィッレの名は、ヴェネツィア本島内に架る橋の鉄製欄干に名前が刻まれており、ヴェネツィアに大きな影響を与えた会社である。

29. F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit*., p.104.

30. 1857 年のリド海水浴場開設時には、ヴェネツィア本島とリドを結ぶ手漕ぎ舟による輸送事業が行われていた。新聞、ガゼッタ（Gazetta）、1857 年６月 27 日。
軍事用の蒸気船がヴェネツィア本島とリドを結ぶ路線に譲渡され、1858 年にリドの海水浴客用として運航を開始している。ヴェネツィア市文書館（Archivio Strico Comunale di Venezia、以下 A.S.C.V. と略す）, 1855-59, IX/10/8.

31. F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit*., p.142.

32. 1881 年 4 月には、ゴンドリエーレ 450 人、バテッロ（小舟）175 人、リド、ムラーノ、サン・ジョルジョ・マッジョーレ、ジュデッカを結ぶトラゲットがあった。G. Zanelli, *op.cit*., p.34.
33. A. フィネッラはヴェネツィアにほれ込み、しばしばヴェネツィアにも住んだという。F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit*., p.148.
34. 1879 年、ヴェネツィア県知事ソルマニ・モレッティから《Hirondelles》とセーヌ川の《Bateaux mouches》のタイプでの蒸気船運営事業の許可を得た。1881 年 4 月 24 日の勅令で公共事業省はヴェネツィア汽船会社に事業を許可した。F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit*., p.148.
35. L. Facchinelli, *op.cit*., p.200.
36. 第 1 号ヴァポレットは、定員数 130 人、積載量 38 トン、長さ 20.8 m、幅 3.6m、喫水 1.70m であった。Gilberto Penzo, *Vaporetti : un secolo di trasporto pubblico nella laguna di Venezia, Sottomarina : Il Leggio*, 2004, p.45.
試運転は 6 月から行われていた。10 月 20 日から 2 番線は鉄道駅 -Calle Vallaresso 間、3 番線は Calle Vallaresso – Giardini 間の運航をした。F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit*., p.152.
37. G. Zanelli, *op.cit*., p.34.
38. フォンダメンテ・ノーヴェ（Fondamente Nove）は 16 世紀に整備されたフォンダメンタである。ノーヴォ（Novo）はヴェネツィア方言で新しい（ヌオーヴォ、nuovo）という意味である。ヴェネツィアの地名は現在でも方言で呼ばれることが多く、水上バスの停留所名ではフォンダメンテ・ノーヴェが採用されている。ほかにも 19 世紀に整備された街路のストラーダ・ノーヴァ（Strada Nova）、20 世紀に掘削された運河のリオ・ノーヴォ（Rio Novo）などがある。
39. F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit*., p.152.
40. *Ibid*., p.157.
41. *Ibid*., p.161.
42. *Ibid*., p.164.
43. *Ibid*., p.166.
44. Luigi Querci, *Nuova pianta di Venezia*, 1887.
45. 1800 年の検疫法の料金に関する史料から次のようなシステムであることが推測できる。
まず、ラグーナに入った商船は、寄港する場所が定められており、フィゾロ（Fisolo）、スピニョン（Spignon）、サン・ピエトロ・イン・ヴォルタ（San Pietro in Volta）、ポヴェリア（Poveglia）の島々やオルファノ運河（Canal Orfano）に寄港する。乗組員は下船し、積み替え可能な商品は別な船に積み替えられる。そして、乗組員と商品はラッザレット・ヴェッキオまたはラッザレット・ヌオーヴォに移動し、検疫を受ける。その際、定められた輸送料を支払う必要がある。たとえば、ポヴェリアからラッザレット・ヴェッキオに移動する場合、7 リラかかる。商船も検疫が必要なため、各寄港地からラッザレット・ヴェッキオまたはラッザレット・ヌオーヴォに移動させられる。また商船の種類によってはポヴェリア（Poveglia）もしくはオルファノ運河で検疫をうけるものもある。検疫を受けた後、税関で検疫検査証明を提出し、各倉庫や本土などの次の目的地に運ばれる。
疫検査を受ける対象に関して、1800 年 5 月 31 日の規定は、「1000 点以上の商品を積んだ舷側の長い商船（bastimento）、一部の地域を除き、レバントを越える場所から来たあらゆる商船」と定めている。1000 点以上の商品でも検疫を受ける必要のない商品は、次のようなものがある。イストリア産とダルマツィア産の塩、ワインもしくはそのほかの食料、炭（carbone）、薪、板材（tavole）、カシ材（roveri）、牛肉、ポルチーニ、石（scaglia、石灰質および年度に富む岩石）、金属（saldame）、石（pietre）、瓦（coppi）。Nelli-Elena Vanzan Marchini (a cura di), *Le leggi di sanità della Repubblica di Venezia*, vol.4, Treviso : Canova, 2003, pp.220-225.
46. このヴェネツィア港は、パダナ平野全体と南ドイツに開かれた。R. Baiocco et al., *op.cit*., p.16.
47. *Allegoria e topografia del porto franco di Venezia stabilito da S.M.I.R.A. Francesco primo il 20 febbraio 1829 attivato il primo febbraio 1830*, Venezia, 1830. ヴェネツィア、Museo Correr.
48. ブルキオ、櫂や帆で動く平底の運搬船。ペアータ（peata）荷物運搬用平底の帆船。
49. 1842 年マルゲーラ―パドヴァ開通。1846 年パドヴァ―ヴィチェンツァ開通。1849 年ヴィチェンツァ―ヴェローナ開通。1851 年ヴェローナ―マントヴァ、メストレ―トレヴィーゾ開通。1857 年ヴェネツィア―ミラノ開通。1861 年から 1866 年は次が接続される。ヴェネツィア―ボローニャ、トレヴィーゾ―ウーディネ、ヴェローナ―トレント開通。
R. Baiocco et al., *op.cit*., p.18.
50. G. Zucconi, *op.cit*., p.23.
51. Massimo Costantini, *Porto navi e traffici a Venezia 1700-2000*, Venezia : Marsilio Editori, 2004, p.102.
52. R. Baiocco et al., *op.cit*., p.20.
53. Comune di Venezia, *Venezia città industriale : gli insediamenti produttivi del 19 secolo*, Venezia : Marsilio Editori, 1980, pp.64-123.
54. 1890 年 1 月 1 日、A. フィネッラが経営していた船会社はラグーナの路線を担っていた船会社（Società Veneta di Navigazione a Vapore Lagunare、略称 S.V.N.V.L.）に引き継がれ、ヴェネツィアの都市内や周辺島々をつなぐ全ラグーナの路線は統一された。同年の 1 月 4 日、ザッテレ―ジュデッカ間の路線は開始された。F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit*., p.177.
55. *Ibid*., p.183.
56. 男性 204 人、女性 660 人、6 ～ 12 歳の少女 55 人。Comune di Venezia, *Venezia città industriale, op.cit*., p.78.
57. F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit*., p.218.
58. 1903 年、ヴェネツィア市と S.V.N.V.L. との契約期限が切れ、カナル・グランデ線とリド線を市が引き継いだ。1904 年、内部航行公社（Azienda Comunale Navigazione Interna、略称 A.C.N.I.）が設立された。
59. Sergio Romano, *Giuseppe Volpi*, Venezia : Marsilio Editori, 1997.
60. マルゲーラ港については第 3 章で論じる。
61. F, S. Sorteni (a cura di), *op.cit*., p.110.
62. 古代ローマの公的権力の表徴、斧の柄に棒の束を縛り付けたもので、執政官の前をリクトールが奉持した。ファシズムのシンボルとなった、Fascio littorio の名前をとってリットリオ橋と名付けられた。現在はリベルタ橋と呼ばれる。
63. ブレーシア出身、1889 年 9 月 16 日～ 1979 年 4 月 10 日。ヴェネツィアで死去。F. Cosmai, S. Sorteni (a cura di), *op.cit*., p.109.
ボローニャで学び、1912 年、首席で Ingegneria civile を卒業。1912 年 12 月、国の土木局（Corpo relae del genio civile del）の技術生徒に任命。1914 年リビアに召集され、トリポリ（Tripoli）の調整計画（Piano regolatore）を行った。この時、植民地の様々な道路を建設している。第一次世界大戦後、ベッルーノで土木局（Genio civile）に就任し、戦時中に破壊されたベッルーノ県の橋を再建する任務を負った。当時、橋の再建はコンクリート造を推進する傾向にあった。1920 年代、ヴェネト州の道路、橋の計画の多くが E. ミオッツィのもとで行われた。
Givanni Distefano, Leopoldo Pitragnoli (a cura di), *Profili veneziani del novecento*, Venezia : Supernova Edizioni, 1999.
64. F. Cosmai, S. Sorteni (a cura di), *op.cit*., p.113.
65. G. Zucconi, *op.cit*., p.82.
66. 1840 年のオーストリアのカタストでは菜園（Orto）が広がっている。*Catasto austriaco, Sommarione, Città di Venezia, Sestiere di S.Croce*, mappale n.6-59.
67. Gianpietro Zucchetta, *I rii di Venezia : la storia degli ultimi tre*

secoli, Venezia : Helvetia, 1985, p.56.
68. G. Caniato, F. Carrera, V. Giannotti et al. (a cura di), *Venezia la città dei rii*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1999, pp.147-148.
69. *Catasto austriaco, Sommarione, Città di Venezia, Sestiere di Dorsoduro*, mappale n.530-535、リオ・ノーヴォ計画地では *Ibid*., n.530, 531 である。
70. *Ibid*., n.451, 526-529.
71. *Ibid*., n.524, 525.
72. G. Caniato et al. (a cura di), *Venezia la città dei rii*, op.cit., p.457.
73. F. Cosmai, S. Sorteni (a cura di), *op.cit*., p.114.
74. 1931 年鉄製のアッカデミア橋は壊され、木造の弧を描く仮橋が建設された。この橋のコンペ中に、仮橋はヴェネツィアの歴史的な木造の橋であったリアルト橋を思い起こさせる橋として、市民の間で確実な価値を得ていたのである 。アッカデミア橋は仮橋のまま 1933 年開通した。現在は鉄で補強されている。続いて鉄道駅の正面に架かるスカルツィ橋が石造で 1934 年に架け替えられた。
75. Eugenio Miozzi, *Progetto di massima per il Piano di risanamento di Venezia insulare : relazione*, Venezia : Comune di Venezia, Direzione generale dei servizi tecnici, 1939.
76. Eugenio Miozzi, *Progetto esecutivo delle demolizioni e ricostruzioni : Allargamento Rio di Noale, Planimetria*, Venezia : Comune di Venezia, Direzione lavori e servizi pubblici, dicembre 1939. ヴェネツィア建築大学（以下、I.U.A.V. と略す）, Archivio Progetti, Eugenio Miozzi/05.
77. G. Caniato et al. (a cura di), *Venezia la città dei rii*, op.cit., pp.147-148.
78. 1907 年にディーゼルエンジンが登場し、商船と軍艦に使用され、乗客輸送は 1920 年代から始まり、カナル・グランデ線は 1930 年に始まった。G. Penzo, *op.cit*., p.250.
79. 1933 年製造。68 馬力。*Ibid*., p.187.
80. *Ibid*., p.222.
81. ヴェネツィアでは複雑な運河網にヒエラルキーを付け、環状航路と接続航路にタイプ分けした交通システムをもとに水上交通の循環計画を行っている。
82. G. Zanelli, *op.cit*., p.34.
83. G. Caniato et al. (a cura di), *Venezia la città dei rii*, op.cit., p.153.
84. F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit*., p.212.
85. 1905 年の乗客数は、普通運賃の乗客数が 7,310,572 人、割引運賃の乗客数が 416,382 人、運賃免除の乗客数が 785,332 人であった。*Ibid*., p.222.
86. *Ibid*., p.224.
そのほか、1905 年、A.C.N.I. は初冬に発生する濃霧によって、しばしば問題になるフォンダメンテ・ノーヴェ―サン・ミケーレ―ムラーノ間の路線を開通している。11 月 30 日からムラーノで濃霧中でも船の接岸を可能にするため、鐘で合図するポントニエレ（pontoniere）と呼ばれる従業員を配置した。*Ibid*., p.220.
1911 年には、サンテレナに照明が設置され、夜便の安全を保証した。照明の設置により、濃霧中でも役立った。*Ibid*., p.226.
87. 1930 年、S.V.N.V.L. の路線は A.C.N.I. に譲渡され、ラグーナ全ての運営、会社、浮き桟橋、船舶を引き継がれた。また S.V.N.V.L. の全職員が A.C.N.I. に雇用された。S.V.N.V.L. の次の路線が残っていた。ヴェネツィア―キオッジア間、ヴェネツィア―ブラーノ間、ヴェネツィア―サン・ジュリアーノ間。*Ibid*., p.326.
88. *Ibid*.

第３節　19 世紀のフローティング水浴施設

1．1808 年、ジャンナントニオ・セルヴァ（Giannantonio Selva）の計画において、「ラグーナの水流が良く水深のあるところで、突き出た場所に水浴（bagni salsi）に使用する施設を置く」ことが記載されている。また、「健康に良い施設」であることを付け加えている。ヴェネツィア市文書館（Archivio Strico Comunale di Venezia、以下 A.S.C.V. と略す）, *1807 Giardini Pubblici a Castello* I, prot. 4769, 05 maggio 1808.
2．本節は 2013 年 8 月に北海道大学で開催された日本建築学会大会で発表した内容と、次の論文を加筆・修正したものである。樋渡彩「19 世紀ヴェネツィアのフローティング水浴施設に関する考察」『2013 年度大会（北海道）学術講演梗概集』日本建築学会、pp.491-492、2013 年。
3．A.S.C.V., 1822, *Sanità*, prot. 13195.
4．A.S.C.V., 1833, *Sanità*, prot. 9201.
5．Andrea Zannini, "La costruzione della città turistica," *Storia di Venezia ; L'Ottocento e Il Novecento*, Mario Isnenghi, Stuart Woolf (a cura di), Roma : I stituto della Enciclopedia Italiana, 2002, p.1125.
6．Nelli-Elena Vanzan Marchini, *Venezia I piaceri dell'acqua*, arsenale edigrice, Venezia : Arsenale, 1997, p.54.
7．*Bagni galleggianti in Venezia privilegiati da S. M. l'Imperatore e Re Francesco I premiati dal R. Istituto Italiano, estratto da Supplemento del Nuovo Dizionario tecnologico*, Venezia 1845, p.V.
8．この施設はアルセナーレで解体され、保管されていた。*Ibid*., p.VI.
9．*Ibid*., pp.IV- V.
10. N. Vanzan Marchini, *op.cit.*, p.61.
11. 1843 年、リーマ医師の死後、市民病院でリーマ医師の弟子であるピエトロ・ベルトイア（Pietro Bertoia）、マルコ・モリン（Marco Molin）とジャンバッティスタ・ランタナ（Giambattista Lantana）に引き継がれた。N. Vanzan Marchini, *op.cit.*, p.57.
1858 年はサン・マルコ小広場とワイン橋（Ponte del vino）の間のサン・マルコ水域で実施されていた。その時の具体的な使用料金は次の様になっている。男性用共通の水槽での水浴は 1 回：1.15 リラ、６回：６リラ、12 回：12 リラ、実施期間中（５月 29 日～８月 31 日）のパス：30 リラ。小さい部屋での水浴は 1 回：1.65 リラ、６回：8.40 リラ、12 回：16.80 リラ。温かい海水浴は 1 回：２リラ、６回：10 リラ、12 回：19 リラ。温かい海水と淡水の混合浴は 1 回：2.1 リラ、６回：11 リラ、12 回：21 リラ。女性用共通の水槽での水浴は 1 回：1.6 リラ、６回：8.10 リラ、12 回：16.20 リラ、実施期間中（５月 29 日～８月 31 日）のパス：48 リラ。シレナの使用は 1 回：3.75 リラ、６回：17.50 リラ、12 回：35 リ ラ。*Guida ai bagni di Venezia con relative tariff, indicazioni di alberghi, alologgi ecc*., Venezia 1858, p19.
12. *Bagni galleggianti in Venezia privilegiati da S. M. l'Imperatore e Re Francesco I premiati dal R. Istituto Italiano, op.cit.*, pp.VI-VII.
13. N. Vanzan Marchini, *op.cit.*, p.59.
14. *Bagni galleggianti in Venezia privilegiati da S. M. l'Imperatore e Re Francesco I premiati dal R. Istituto Italiano, op.cit.*, pp.VII.
15. *Ibid*.
16. *Ibid*.
17. *Ibid*.
18. *Ibid*., p.VIII.
19. *Ibid*.

第４節　水辺に立地したホテルと水上テラスの建設

1．第４節は次の論文を加筆・修正したものである。樋渡彩「ヴェネツィアの水辺に立地したホテルと水上テラスの建設に関する研究」『日本建築学会計画系論文集』日本建築学会、vol.80、No.709、pp.755-763、2015 年。

2．『ヴェネツィア史』のシリーズのうち、19 世紀の２巻分（Mario Isnenghi, Stuart Woolf (a cura di), *Storia di Venezia : L'Ottocento*. *1797-1918*, Roma : Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002）と 20 世紀初頭（M. Isnenghi, S. Woolf (a cura di), *Storia di Venezia : Il Novecento*, Roma : Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002）を M. イズネンギと S. ヴォルフが監修。

3．Giandomenico Romanelli, *Venezia Ottocento : materiali per una storia architettonica e urbanistica della città nel secolo 19*, Roma : Officina, 1977. Giandomenico Romanelli (a cura di), *Venezia ottocento : l'architettura, l'urbanistica*, Venezia : Albrizzi, 1988 も詳しい。

4．Guido Zucconi (a cura di), *La grande Venezia : una metropoli incompiuta tra otto e novecento*, Venezia : Marsilio Editori, 2002.

5．15 世紀末のヴェネツィアを描いたヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図、18 世紀を描いたジョヴァンニ・アントニオ・カナル（通称カナレット）の絵画史料、古地図などの視覚的把握に加え、文献、史料など用いた。

6．*Sunto storico alfabetico e cronologico delle deliberazioni emesse dal consiglio municipale di Venezia dal 1808 a tutto il 1866 premessivi alcuni ragguagli documentati sulla caduta della Repubblica e sulle discipline civili e amministrative attuate dal 1798 a tutto il 1807*, Venezia 1871.

7．1846 ～ 1847 年コンバッティ作成の詳細地図（1847 年に出版され、1855 ～ 1856 年に改訂された。Giandomenico Romanelli, *Planimetria della città di Venezia : edita nel 1846 da Bernardo e Gaetano Combatti*, Treviso : Vianello libri, 1987.）、1854 年の地図（C. Seingruber, Pianta della città di Venezia, Trieste, 1854.）、1869 年の地図（Carlo Bianchi, *Nuova pianta di Venezia : sul rapporto di 1 a 6000: pubblicata nel 1869 dall'editore litografo Carlo Bianchi Venezia, Piazza S. Marco N. 90, 91*, Venezia, 1869. ）、1887 年の地図（Luigi Querci, Nuova pianta di Venezia, Venezia, 1887.）などを参照した。

8．建築史の研究では、Giandomenico Romanelli, Giuseppe Pavanello, *Palazzo Grassi: Storia architettura decorazioni dell'ultimo palazzo Veneziano*, Venezia : Albrizzi, 1986. や Elena Bassi et al., *Palazzo Ferro Fini: La storia, l'architettura, il restauro*, Venezia : Albrizzi, 1989. などの個々の建物を扱ったものが挙げられる。ホテルの変遷については、河村英和「19 世紀から 20 世紀初頭におけるヴェネツィアのホテル建築の変遷についてーヴェネト・ビザンチン様式の歴史的パラッツォ転用からグランドホテル様式建設まで」（『日本建築学会計画系論文集』第 73 巻、第 629 号、2008 年 7 月、pp.1637-1642）を参考に、そのホテルの立地を地図で確認した。

9．1808 ～ 1811 年にフランス政府のもとで作成された不動産台帳（カタスト・ナポレオニコ）およびその地図、1838 ～ 1842 年、オーストリア政府下で作成された不動産台帳（カタスト・アウストリアコ）およびその地図、イタリア統一後の 1867 ～ 1913 年に改訂された不動産台帳（カタスト・アウストロイタリアーノ）およびその地図）。

10．1828 年に描かれたカナル・グランデ沿いの連続立面図集（*Il Canal Grande di Venezia descritto da Antonio Quadri e rappresentato in 60 tavole rilevate ed incise da Dioniso Moretti*, Pordenone : Grafiche Editoriali Artistiche Pordenonesi Spa, 1981.）や、19 世紀末を代表する写真家の C. ナヤや T. フィリッピの写真、当時の広告など。

11．樋渡彩「近代ヴェネツイアにおける都市発展と舟運が果たした役割」『地中海学研究』XXXV、地中海学会、2012 年、p.173 では分散型港湾構造と定義したが、本論では、ヴェネツィア共和国時代につくられた構造を「港」とし、19 世紀後半に建設された埠頭を配する構造を「港湾」と定義していることから、「分散型の港構造」とした。

12．陣内秀信『ヴェネツィア―都市のコンテクストを読む』鹿島出版会、1986 年、p.91。

13．大型の商船はサン・マルコ水域で停泊し、小舟に荷を積みかえ、カナル・グランデや都市内を航行し、目的地へ荷を運ぶ。また、大陸やラグーナ内から来る中型帆船もカナル・グランデを航行し、リアルト周辺で荷を降ろすため、港の機能は続いている。

14．陣内『ヴェネツィア―都市のコンテクストを読む』、前掲、p.160。

15．陣内秀信『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』講談社現代新書、1992 年、p.212。

16．樋渡彩「近代ヴェネツイアにおける都市発展と舟運が果たした役割」『地中海学研究』XXXV、地中海学会、2012 年、p.180。

17．Andrea Zannini, "La costruzione della città turistica,"*Storia di Venezia : L'Ottocento. 1797-1918*, M. Isnenghi, S. Woolf (a cura di), op.cit., pp.1123-1149. 18 世紀末には、ヴェネツィアもグランドツアーの影響を受けており、当時の宿泊施設は上流階級による長期滞在者に利用されていると考えられる。19 世紀以降のホテルに関しては、地図に記載された「主要なホテル」や水浴案内に掲載されたホテルを扱い、上流階級を相手にしていると考えられる宿泊施設に注目し、比較検証を行った。

18．河村「19 世紀から 20 世紀初頭におけるヴェネツィアのホテル建築の変遷についてーヴェネト・ビザンチン様式の歴史的パラッツォ転用からグランドホテル様式建設まで」、前掲、p.1638。マルセイユ家は 19 世紀初頭、パラッツォ・デイ・コンタリーニ・デル・ボーボロでホテル（Albergo del Maltese）を開業していた。Elena Pradella, *Pianeta Venezia sette secoli per l'ospitalità*, Venezia : Grafiche Veneziane, 1997, p.59.

19．*Mappa del Catasto napoleonico*, *Città di Venezia,* n.991, 992, 993.

20．*Catasto austriaco, Sommarione, Città di Venezia, Sestiere di San Marco*, mappale n.3166, 3143.

21．*Ibid*., mappale n. 3139, 3140, 3141, 3142.

22．E. Pradella, *op.cit*., p.111.

23．*Catasto austriaco, Sommarione, Città di Venezia, Sestiere di San Marco*, mappale n.2800.

24．Imperatore d'Austria とも呼ばれた。パラッツォ・グラッシに隣接して、大浴場（grande stabilimento di bagni）がある。1850 ～ 1857 年のホテルのオーナーは A. バルベージ（Barbesi）である。1858 ～ 1866 年は、カ・ロレダンでホテル・ドゥ・ラ・ヴィルを営業し、1858 年のホテルのオーナーは A. バルベージである。1866 年に M. バウエル（Bauer）がこのホテルを所有した。E. Pradella, *op.cit*., pp.51-52. そして 1868 年からカ・ロレダンはヴェネツィア市の所有で現在に至る。バルベージは 1868 年、マドンナ・デッラ・サルーテ教会の対岸のカナル・グランデ沿いにホテル・バルベージ（Hotel Barbesi）を開業した。E. Pradella, *op.cit*., p.36.

25．C. Seingruber, *op.cit*.

26．F. Da Camino, *Venezia e I suoi bagni*, Venezia, 1858, p.27.

27. 樋渡彩「19 世紀ヴェネツィアのフローティング水浴施設に関する考察」『日本建築学会大会学術講演梗概集（北海道）』日本建築学会、2013 年、pp.491-492。
28. ヴェネツィア市文書館（以後 A.S.C.V. と略す）, 1833, *Sanità*, prot. 9201.
29. *Bagni galleggianti in Venezia privilegiati da S. M. l'Imperatore e Re Francesco I premiati dal R. Istituto Italiano, estratto da Supplemento del Nuovo Dizionario tecnologico*, Venezia 1845.
30. Nelli-Elena Vanzan Marchini, *Venezia I piaceri dell'acqua, arsenale edigrice*, Venezia : Arsenale, 1997, p.61.
31. 新聞、*Gazetta*, 1869.
32. 1808 ～ 1811 年の不動産台帳からリドットを把握することができる。*Catasto napoleonico, Sommarione, Città di Venezia*, mappale n.1026, 1027. この周辺の多くの建物は 1 階を商店、２階以上を住宅として利用されている。そのなかには、カフェもあったことが把握できる。*Ibid*., n.1026. ロカンダという宿屋もあったことから、19 世紀初頭には人の集まる場所であったと想像される。*Ibid*., n.1034, secondo e terzo piano. 現在ホテルのある、カナル・グランデに面し、ヴァッラレッソ通りに沿った建物はエリッツォ（Erizzo）の所有であることがわかる。*Ibid*., n.1037, 1038, 1041.
1828 年の立面図から、カナル・グランデに沿った建物は現在と違うことが確認できる。*Il Canal Grande di Venezia descritto da Antonio Quadri e rappresentato in 60 tavole rilevate ed incise da Dioniso Moretti*, op.cit. ヴァッラレッソ通りとリドット通りの間には３棟建っている。中央に位置する３階建ての建物にはトンネル状の道があり、カナル・グランデから中庭に入るようになっている。カナル・グランデには大きな階段を配しており、1838 ～ 1842 年作成の不動産台帳の地図にもはっきりと描かれている。1828 年の立面図から、1808 ～ 1811 年の不動産台帳と同様に、カナル・グランデに面し、ヴァッラレッソ通りに沿った建物はエリッツォの所有であることがわかる。
1838 ～ 1842 年作成の不動産台帳を見ると、1808 年の時よりリドットが広がっている。*Catasto austoriaco, Sommarione, Città di Venezia, Sestiere di S. Marco*, mappale n.3167-3173. またこの周辺の建物の用途は、19 世紀初頭と同様に 1 階が商店、２階以上が住宅となっているところが多い。そしてリドット通りにトラゲットがあったことも読み取れ、激しい人の往来だったと推測される。カナル・グランデに面し、ヴァッラレッソ通りに沿った建物はこの時期もなおエリッツォの所有であることがわかる。*Ibid*., n.3193. また地図上で n.3193 の建物に隣接するカナル・グランデ沿いの建物もエリッツォの所有である。*Ibid*., n.3167. この期間にエリッツォが隣接する建物も所有したことが把握できる。
1846 年コンバッティ作成の詳細地図にリドットが示されているが、ホテル・モナコの記載は確認できない。G. Romanelli, *Planimetria della città di Venezia, op.cit*.
1869 年の地図では、記号が現在と違う建物に振ってあるが、1887 年の地図では現在と同じ位置に記号が記載されている。
33. イヴァンチヒ（Ivancich）家はダルマチア人の舟輸送で財を成した有力家であったが、ヴェネツィア共和国崩壊後は新たな事業を模索した。蒸気船の出現により、アドリア海で使う帆船を手放した。その後、ヴェネツィアに移住し、不動産業で成功を納め、後にホテル・ニューヨークを創業する。19 世紀末、パラッツォ・フェッロと隣接するパラッツォ・フィーニの建物を統合し、ホテルに適した構造に改築した。そして、1972 年にイヴァンチヒ家がこの建物を売る時までホテル業が続けられた。E. Bassi et al., *op.cit*.
34. *Emporium : rivista mensile illustrata d'arte, letteratura, scienze e varietà*, Bergamo : Istituto italiano di arti grafiche, Vol.III, N.13, gennaio 1896.
35. ヴェネツィア建築大学（以下、I.U.A.V. と略す）Archivio Progetti, *Hotel Bauer-Grunwald*, 1898, Collocazione : Cartella 11, Scatola 2, Segnatura : Sardi 3. Giovanni-foto/1/01.
36. E. Pradella, *op.cit*., p.45.
37. 市議会録、*Sunto storico alfabetico e cronologico delle deliberazioni emesse dal consiglio municipale di Venezia dal 1808 a tutto il 1866*, op.cit., p.429, 29 agosto 1853.
38. G. Romanelli, *Venezia Ottocento : l'architettura, l'urbanistica*, op.cit., p.328.
39. *Ibid*., p.329.
40. A.S.C.V., 1850-54, IX/3/23.
41. 海の地域的気候と海水の効能を支持する G. ナミアス医師は、海水浴（climatico-balneare）治療の視点から、リドでプロジェクトを進めるよう強く主張した。N. Vanzan Marchini, *op.cit*., p.67.
A. サグレードを中心に、財政効果のある展覧会の重要性、独占体制にならないような適性事業、モニュメント的で装飾的特徴の重要性なども主張された。G. Romanelli, *Venezia Ottocento : l'architettura, l'urbanistica*, op.cit., p.329.
42. *Ibid*., p.332.
43. 市議会録、*Sunto storico alfabetico e cronologico delle deliberazioni emesse dal consiglio municipale di Venezia dal 1808 a tutto il 1866*, op.cit., p.429, 29 agosto 1853.
44. G. Romanelli, *Venezia Ottocento : l'architettura, l'urbanistica*, op.cit., p.332.
45. N. Vanzan Marchini, *op.cit*., p.71.
46. 広告には、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニのカフェ・ブリジャッコの正面にある停留所からリドの停留所までをヴァポレットで輸送することが記載されている。A.S.C.V., 1865-69, XI/8/11.
47. Lino Moretti, *Vecchie immagini di Venezia*, Venezia : Filippi, 1966, p.25.
48. Alberto Cosulich, *Viaggi e turismo a Venezia dal 1500 al 1900*, Venezia : I sette, 1990, p.123.
49. 1869 年の地図（Carlo Bianchi, *op.cit*.）には、Sandwirt と記載されている。
50. 市によって開始された事業であったが、港湾事業と認められ、事業は国に引き継がれた。Franca Cosmai, Stefano Sorteni (a cura di), *L'ingegneria civile a Venezia : istituzioni, uomini, professioni da Napoleone al fascismo*, Venezia : Marsilio Editori, 2001, p.118.
1838 ～ 1842 年作成の不動産台帳を見ると、サン・マルコ水域に面して、造船所（スクエーロ）や倉庫が多く存在していたことが確認でき、埋め立てられる以前まで同じような土地利用や建物用途が続いていたと推測される。スクエーロ（squero）は *Catasto austoriaco, Sommarione, Città di Venezia, Sestiere di Castello*, mappale n.3022, 3045, 3046, 3066, 3142, 3143, 3145。倉庫（magazino）は *Ibid*., n.3020, 3021, 3029, 3030, 3031。資材置場（deposito）は *Ibid*., n.3018, 3033, 3067, 3105 である。
51. A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN000808.
52. A.S.C.V., 1915-20, X/2/2.
53. *Ibid*.
54. I.U.A.V., Archivio Progetti, *Pianta parziale dell'ammezzato il piano terra dell'hotel Europa: Venezia*, segnatura : 2 dis/1/027.
55. I.U.A.V., Archivio Progetti, *Progetto di allargamento e ricostruzione dell'albergo Bauer-Grunwald*, 20 aprile 1925, Collocazione : D-12/4, Segnatura : Sardi 6. Prudente-dis/03.
56. A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN006292.
57. E. Bassi et al., *op.cit*., p.105.
58. A.S.C.V., 1909, X/2/2, N.68583.
59. グランド・ホテルの所有者の C.I.G.A. は、グループ会社でホ

テル・ダニエリ、ヴィットリア（Vittoria）、リドホテル会社（Compagnia alberghi lido）、リド海水浴社（Società bagni lido）の統合で設立された。

60. A.S.C.V., 1909, X/2/2, N.68583.
61. A. Cosulich, *Viaggi e turismo a Venezia dal 1500 al 1900*, op.cit., p.116.
62. 1933 年の写真（A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN003602）には張り出したテラスにテントが張られており、遠景のため、テラスにレストランの席が設けられているかどうかの確認は難しい。1935 年の写真（*Ibid*., GN001799, GN001800, GN001900）からはテラスに椅子しか設けられておらず、レストランの席のような利用は見受けられない。 1936 年の写真（*Ibid*., GN003603）からレストランの席のようなものが確認できる。
63. *Ibid*., GN001815.
64. A.S.C.V., 1936, X/7/2, prot. 74900/36.
65. A.S.C.V., 1931-35, X/8/3.
66. A.S.C.V., 1915-20, X/2/2 の一連の史料のなかの N.33096/1239 の史料、1917 年 7 月 20 日の申請書には、次のように記載されており、バッラトイオの拡張計画であることがわかる。
Oggetto : modificazione del ampliamento ballattoia sul Canal Grande
史料にはバッラトイア（ballattoia）と記載されている。
67. A.S.C.V., 1931-35, X/8/3.
68. 1924 年にモーター付きの水上タクシー事業が始まると、それまでの手漕ぎ舟の数は激減する。この影響を受け、1920 年代後半には新たな桟橋がカナル・グランデ内に建設される傾向が見られる。1927 年、公共事業省（Ministero dei LL.PP.）による桟橋計画では、リアルト橋近くのリーヴァ・デル・ヴィンで、水管理局（Magistrato alle Acque）と土木局（Genio Civile）専用の桟橋が計画される。翌年の 1928 年にはこの桟橋にモトスカーフォが接岸する権利が認められる。1929 年には、リーヴァ・デッローリオの桟橋、ヴァッラレッソ通りの桟橋、市役所専用のサン・ヴィオの桟橋が建設され、モーターボートを接岸する許可が港湾監督事務所（Capitaneria di Porto）から発行される。A.S.C.V., 1926-1930, XI/7/11.
69. 1922 年、映画館改修計画。A.S.C.V., 1921-25, IX/2/1.
70. 1926 年、ヴァッラレッソ通り沿いの改修計画。A.S.C.V., 1926-30, IX/2/1.
71. A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN000874.
72. *Ibid*., GN007834.
73. この時のカフェ・ローマの所有者はアンジェロ・パヴォレド（Angelo Povoledo）。A.S.C.V., 1930, busta 1622, prot. 76065.
74. A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN000658.
75. Ufficio Tecnico sezione edilizia, anno 1957, S. Marco, prot. 25473.
76. E. Bassi et al., *op.cit*., p.116.
77. A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN008086.
78. 1869 年には浴室を備えるホテルとして挙がっていたペンション・スイス（Pension Suiss）で、1924 年の改修計画ではホテル・レジーナと記載されていた。A.S.C.V., 1921-25, IX/2/1, prot. 61419.
79. A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN000835.
80. *Ibid*., GN006155.
81. パラッツォ・ティエポロは 1868 年に、ホテル・バルベージが創業。その後、1881 年に、バルベージからブリタンニア（Britannia）に改名される。1938 年、C.I.G.A. に所有され、エウロパ・アンド・ブリタンニア（Europa & Britannia）に改名される。1953 年の史料にはホテル・エウロパと記載されている。1976 年、隣接しているホテル・レジーナと統合され、エウロパ・アンド・レジーナ（Europa & Regina）に改名された。1998 年から Starwood Hotels & Resorts の一部になり、2000 年 3 月からウエスティン・グループに入り、現在は The Westin Europa & Regina である。
82. ジュゼッペ・ムッツィ（Giuseppe Muzzi）設計、所有者 C.I.G.A。A.S.C.V., 1953, X/7/2, prot. 10767/54.
83. A.S.C.V., 1955, X/7/2, prot. 21418/55.

第 5 節　近代港湾の誕生から再生

1. 第 5 節は樋渡彩「ヴェネツィア―近代港湾の誕生から再生」『港湾』社団法人港湾協会、vol.87、pp.36-37、2010 年をもとに、大幅に加筆・修正したものである。
2. Gabriele Mazzucco (a cura di), *Monasteri benedettini nella laguna veneziana : catalogo di mostra*, Venezia : Arsenale, 1983, p.93.
3. Matteo Pagan, Venetia, 1559. ベルリン、Staatliche Museen.
4. *Mappa del Catasto napoleonico*, *Città di Venezia.*
5. *Mappa del Catasto austriaco, Città di Venezia, Sestiere di Dorsoduro*.
6. Lino Moretti (a cura di), *Vecchie immagini di Venezia*, Venezia : Filippi, 1966, p.81.
7. Italo Zannier, *Venezia, archivio Naya*, Venezia : O. Bohm, 1981, p.105. この写真には、座礁した帆船が映っており、この辺りには浅瀬が広がっていたことがわかる。
8. 埠頭の使用開始と同年、1885 年にマガッツィーニ・ジェネラリの建設が始まった。1882 年、フォルチェッリーニ（Forcellini）の計画である。事務所と倉庫を配置した。1895 年、ジュデッカ運河に沿って平行の軸線の強い、五つの施設が完成した。R. Baiocco, G. Ernesti, R. Pavia et al., *Venezia : Guida al porto*, Venezia : Marsilio Editori, Autorità portuale di Venezia, 2001, p.91.
9. Guido Zucconi (a cura di), *La grande Venezia : una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Venezia : Marsilio Editori 2002, pp.183-185.
10. 1867 年にジョルジョ・フェレッティ（Giorgio Feletti）は、船を引き揚げる大型船台を建設する場所として、無料で 30 年間サッカ・ディ・サンタ・マルタを使用できるよう、ヴェネツィア市に申請した。新港湾整備との相互関係を評価するため、委員会が立ち上げられたのである。1868 年 1 月 10 日、市はこの地域を譲る約束をしたが、期限内の建設は難しく、計画は断念された。Comune di Venezia, *Venezia città industriale : gli insediamenti produttivi del 19 secolo*, Venezia : Marsilio Editori, 1980, p.76.
11. *Ibid*., p.78.
12. 使用された企業名がつけられた。
13. C. ベック『ヴェネツィア史』仙北谷茅戸訳、白水社、2000 年、p.148。
14. 石油タンクはすでに 1926 年にはマルゲーラ港に移されていた。アメリカのイタロ（Italo）社で事業され、建設された潤滑油保管所（Deposito degli Oli lubrificanti）と石油タンク（Cisteroni del pertolio）である。引火性素材のタンクが都市に近すぎたため 1926 年に撤去され、マルゲーラ港の石油地帯へ移された。
15. 間瀬雅彦「戦後ヴェネツィア建築における意匠的傾向について―戦後イタリア建築に関する研究その 1」『金城学院大学論文集』No.39、1999 年、p.23。
16. I.U.A.V., *Concorso di progettazione per una nuova sede IUAV nell'area dei Magazzini Frigoriferi a San Basilio*, Mestre : Cetid,1997, p.9.
17. 1924 ～ 1931 年に家が建てられた。最初に、スコメンツェ

ラ運河の方に鉄道員の家が建てられ、住居と仕事場の近い便利性を提供された。1926 年、綿紡績工場と低所得住居自立団体の協定によって、綿紡績工場の労働者を受け入れる住宅が建てられた。R. Baiocco et al., *Venezia : Guida al porto*, op.cit., p.93.

18. 陣内秀信、樋渡彩「祝祭性豊かな歴史都市空間」『チッタ・ウニカ―文化を仕掛ける都市ヴェネツィアに学ぶ』鹿島出版会、2014 年、pp.43-66。

第３章

ラグーナおよびその周辺の空間構造

はじめに

アドリア海に注ぐポー川の流域からグラードの間には、いくつかのラグーナがある。今では内陸に位置するラヴェンナもかつてはラグーナであったと言われており、この一帯は古くから湿地帯が広がっていた。それぞれの湿地帯にはコマッキオ、カオルレ、グラードなどの町があるが、それらのなかでヴェネツィアは最も発展した都市である（◆図１）。この水都ヴェネツィアの形成・発展を支えてきたラグーナに焦点をあて、水の環境がどのような役割を担ってきたのかを考察する。

ヴェネツィアを包む広大な水域は潮の干満によって姿を変える。満潮時でも水面下にならない常に陸地の部分が島として水面に浮かぶ。島々の周辺には、普段は陸地で大潮の満潮時には水面下になるバレーナ（balena）が広がる（◆図２）。バレーナは陸と水とのバランスを保つ水陸両生の自然環境をつくりだしている。ここには塩分を含む地域特有の植物群が生育し、ラグーナの様々な動物の生息環境を形成している。バレーナに入り込んだ小さな水路のゲボ（ghebo）では、航行は難しい。干潮になるとバレーナよりもさらに低い地盤のヴェルマ(velma)が現れる(◆図３)。ここは植生群がないが、貝類やゴカイなどの生息地として重要である。このように複雑に入り組む地形を把握することは日々そこで暮らしている者にしかできない（◆図４）。そのため、ラグーナには市壁を築かなくても、外敵の侵入を防ぐことが可能であった。

この地形は日々の変化だけでなく、歴史的にも大きく変わってきた。近年の研究では、１世紀の水位が現在よりも２m以上低く、ほとんどが陸地だったと考えられている[1]（◆図５）。ラグーナを熟知した漁師からの情報をもとに膨大な考古学調査を積み重ねたエルネスト・カナル（Ernesto Canal）の研究によると、紀元前から今のラグーナのあちこちに人が暮らしていたという。たとえばマラモッコ運河の近くにある八角形の島の北西に建物の跡が見つかっている[2]（◆図６）。ここはかつての河川沿いに位置し、港が存在したという[3]。現在、水面上からは何も見えないが、こうした蓄積が現在のヴェネツィアにつながっていると考えられる（◆図７）。

ラグーナの研究としては、ヴェネツィアに膨大な被害をもたらした 1966 年のアックア・アルタをきっかけに治水に関する研究が進められてきた。自然環境の維持や再生方法が研究されるなか、水循環の視点から運河の掘削の重要性も指摘された。

歴史分野からは共和国時代に行われていたラグーナの管理に光が当てられる。ラグーナに注ぐ河川の河口をアドリア海に移すことで、ラグーナ内に土砂を堆積させないという大事業である。河口をヴェネツィア本島から遠ざける治水事業はすでに 14 世紀前半には行われていた。そして 18 世紀には本流の河口をアドリア海に移し、ラグーナに土砂が堆積しないよう対策が行われた。土砂が堆積する場所はマラリアの発生源になりかねなく、蚊がマラリアを媒介するため、ヴェネツィアはでは深刻な問題であった。また、アドリア海の波による浸食作用に対しては、ムラッツィという護岸を築き、ラグーナの地形を維持してきた。これらの治水対策については、15 世紀から現在までの事業を第２節で論じる。

さらにラグーナにはサンタンドレアや八角形の島のような要塞が建設され、島々には隔離病棟や検疫機能が設けられ、ヴェネツィアを敵軍や病から守るような機能が置かれる[4]。それが長らく、ラグーナの島々に負のイメージを抱かせてきた。しかし現在、そのイメージが変わりつつある。第３節では島々の歴史を描き、ヴェネツィアにとってその島がどういう役割を担ってきたのかを考察する。

ラグーナはこうした負の要素だけではなく、癒しの場でもあった。ヴェネツィア貴族が開放感を求めて田園に別荘を建てる動きと同様に、ラグーナの島にも別荘が建てられた。ヴェネツィアの喧騒から逃れ、自然のなかに身を置くことで精神的に癒された。それは昔も今も同じである。リドの海水浴場はそうした下敷きの上に開発されたと考えられる。第４節ではリドの原風景から海水浴場の発展、そして住宅開発までを丁寧に追う。またリドの開発と同時代のマルゲーラ工業地帯の開発とメストレの住宅開発にも第５節で触れる。

そしてラグーナの恩恵は食料の宝庫という重要な役割がある[5]。第１節では、古くから漁業、農業、狩猟、製塩業が行われ、ヴェネツィアで暮らす人々の生活を支えてきたことを論じる。また潮の干満を利用した水車や風車を活用して製粉も行われたことも取り上げる。そのような自然環境を最大限に活かした英知が見られるなかでも、ラグーナの風景に特徴的なヴァッレ・ダ・ペスカという魚の養殖をする場所について第６節で掘り下げる。

本章はこうしたヴェネツィアを支えてきたラグーナおよびその周辺の役割を明らかにすることを目的とする。

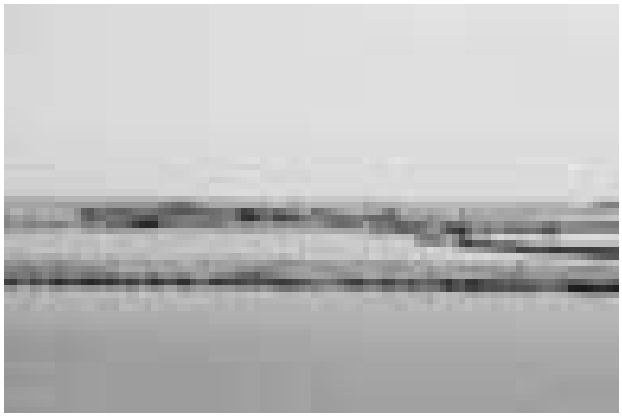


図1　コマッキオ



図2　ヴェネツィアのバレーナ
水路には魚を採る仕掛け網（pesca bilancia）がある。



図3　ヴェルマ



図4　ヴェネツィアのラグーナ
撮影場所は水深 3 m 以上。小船の航行可能な水深、そして歩ける砂州。その奥には水上バスの航行可能な水深 7 m 以上の運河が流れている。複雑な地形であることがわかる。

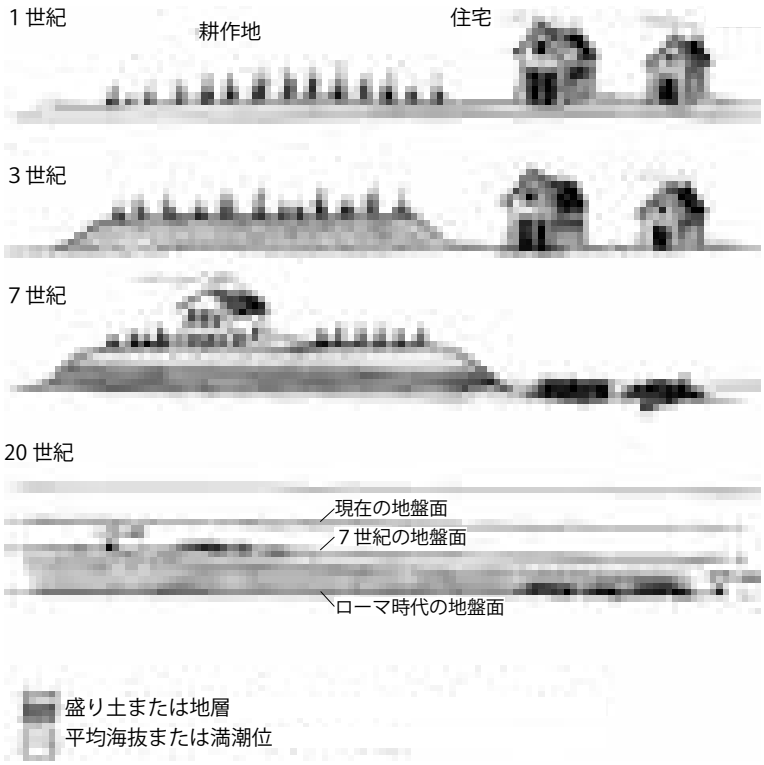


図5　1-20 世紀におけるラグーナの断面図
Ernesto Canal, *Archeologia della laguna di Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2013.



図6　川港の復元図
Ibid.

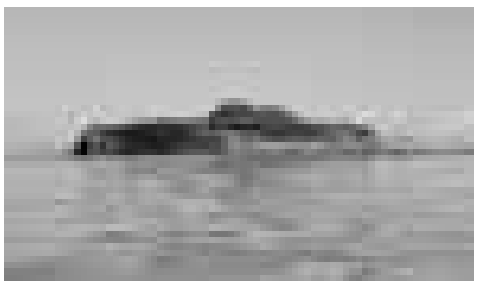


図7　八角形の島付近にあったとされる川港の跡地

第１節　ラグーナの水環境

本節では、古くからヴェネツィアの人々の生活を支えてきた、よく知られているラグーナの役割を概観する。

漁業

ラグーナが至るところ漁場であることはよく知られている。豊富な種類の魚介類が生息し、ラグーナ内ばかりかテッラフェルマに住む人々をも支えてきた（◆図８）。漁業では一本釣り、底引き網（◆図９）、定置網（◆図２）、養殖（◆図10）、潮干狩りなど様々な方法が行われ、現在でも見ることができる[1]。ラグーナに特徴的な風景をつくり出している魚の養殖場（ヴァッレ・ダ・ペスカ）については第６節で掘り下げる。

農業

ヴェネツィアもその昔は畑や野原のある田舎のような場所であった[2]。ジュデッカやサンテラズモにはヴェネツィア貴族の別荘があり、田園が広がっていた[3]。1552 年のサンテラズモの地図にはブドウ畑が記載されている[4]。

サンテラズモやマラモッコ周辺などで栽培されるアーティチョークは、ヴェネト方言でカストラウーラ（castraura）と呼ばれ、人気が高い（◆図 11）。ラグーナの土は塩分を含むため、濃縮された味になるという。現在、サンテラズモの農家からヴェネツィアへ直売するサービスが注目を集めている（◆図 12）。農家のホームページからその季節の野菜セットを購入することができ、インターネットで申し込んだ後、定められた場所に取りに行くシステムである。直接農家から購入できることで、新鮮で美味しい野菜が手に入るという。

ラグーナ内にある農場の例を一つ挙げておく[5]。は、リオ・マッジョーレにアグリトゥーリズモのラ・バレーナが位置する。現在のオーナーである M 氏の祖父が 1928 年に家を建て、農業を始めた。50ha 以上ある敷地では果物を中心に栽培されていた。週 1 回リアルト市場へ出荷していた。1950 ～ 1960 年の写真から、カオルリーナという大型の手漕ぎ舟の上に商品を積んでいるのがわかる（◆図 13）。この頃は一般に個人のモーターエンジンが普及する直前であるため、舟輸送は自然条件に合わせて行われていた。引き潮の際、リオ・マッジョーレからリアルトに向かい、帰りは満潮に合わせて戻って来たという。今では農業のほかに漁業も営んでいる[6]。さらにリオ・マッジョーレ周辺を船で周遊するサービスも提供している。ラグーナの環境を最大限活かしたアグリトゥーリズモである。ラグーナには、従来、アグリトゥーリズモがほとんどなく、観光客もまだ少ない。だが、こうした彼らの活動に象徴されるように、少しずつラグーナの自然環境が再評価され始めている。

狩猟

鳥の多く生息するラグーナでは、古くから狩りも行われている。カルパッチョの絵にも描かれているように、総督など特権階級の楽しみとして狩りが行われてきた（◆図 14）。この絵はヴァッレ・ダ・ペスカで狩りが行われている風景である。ヴァッレ・ダ・ペスカでは魚の養殖のほかにこうした楽しみの場でもあったことが文学作品のなかでも見出せる[7]。

製塩業

すでに 8 世紀にはサン・ジョルジョ・マッジョーレに塩田があったとされている[8]。9 ～ 10 世紀、ポヴェリアは製塩業で栄えたという[9]。12 世紀には塩田が沢山あり、ペッレストリーナ辺りは一大生産地であった[10]。

ヴェネツィアにおける製塩業の最も栄えていたのが 13 世紀の頃で、ラグーナ全体で 119 の塩浜が存在していたという。塩浜のなかには、周囲の長さが 1600m にもなるものが存在した。塩浜はいくつかの塩田に分割され、さらに、カヴェディーニと呼ばれる小さな単位に分割された。20 ～ 40 カヴェディーニが一つの塩田を構成し、148m の長辺になる塩田もあったという[11]。

キオッジアでも製塩が行われており、16 世紀の地図には大きな塩田が描かれている（◆図 15）。この頃、塩は政府が管轄しており、重要な収入源であった。海の税関の近くにある大規模な塩の倉庫（Magazzini del Sale）跡は、共和国にとっ

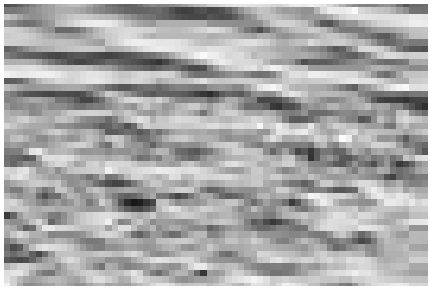


図８　魚の群れ

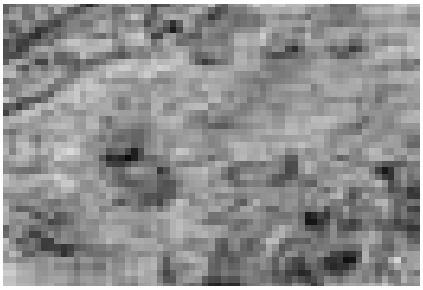


図９　1559 年　漁業　（M. Pagan 作成）
ベルリン、Staatliche Museen.



図 10　カニの養殖　モエッケという脱皮したてのカニは柔らかく、素揚げは美味である



図 11　ラグーナで栽培されたアーティチョーク



図 12　サンテラズモの農家による直売



図 13　1950-60 年　リアルト市場への運搬
（提供：La Barena Azienda Agrituristica）

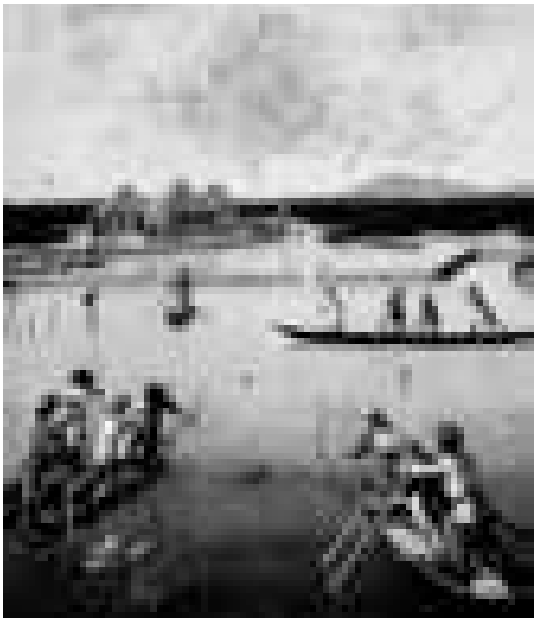


図 14　1490-1496 年　狩りの様子
萱葺きのカゾーネが描かれている。
（V. カルパッチョ画）
所蔵：Malibu, J. Paul Getty Museum.
G. Caniato, E. Turri, M. Zanetti (a cura di), *La Laguna di Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1995, p.472.

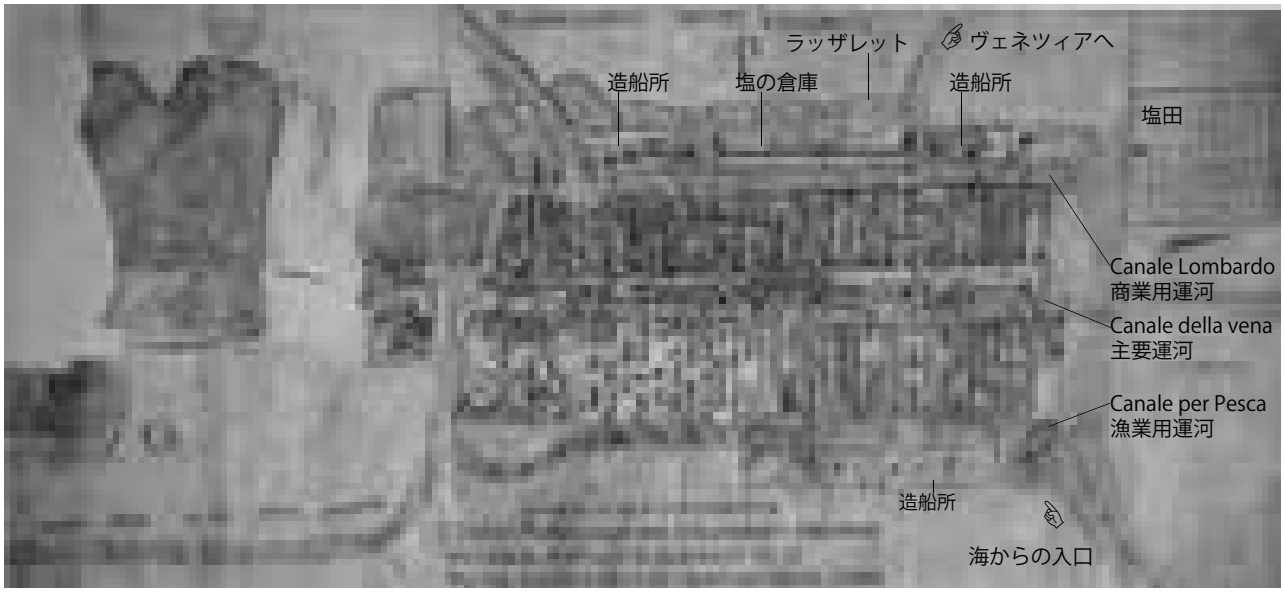


図 15　1557 年　キオッジアの地図　右端には規則的に区画割りされた塩田が描かれている。（C. サッバディーノ作成）
国立ヴェネツィア文書館（以下、A.S.Ve. と略す）、*Savi ed esecutori alle acque*（以下 S.E.A. と略す）, Disegni, *Laguna*, dis.16.
Ibid., p.167.

ていかに重要であったかを物語っている。

1897年の地図[12]からラ・サリーナ周辺で塩田が広がっていたことが読み取れ、1913年まで塩業が行われていたという[13]。グリッド状の幾何学模様がつくりだされる塩田は、ラグーナの特徴ある風景の一つだったと想像される。

製粉業

ラグーナ内には風車や水車による製粉も行われていた。16世紀中頃、サン・ニコロの近くのアドリア海とラグーナを結ぶ潮流口に位置していた様子が描かれている[14]（◆図16）。ここでは、水の流れではなく、アドリア海から吹く強い風を利用していたことがうかがえる。南ラグーナに半島のように突き出したジャーレ通り付近では、20世初頭まで小麦やトウモロコシを挽くために風車が使用されていたと伝えられている[15]。

水車は潮の干満を利用して行われていた（◆図17）。ラグーナ内の水車による製粉は982～1440年の間で確認されている[16]。旧シーレ川の河口にあたるセッテ・ソレリ（Sette Soleri）には、1000年頃、後にトルチェッロの司教になるヴェニエル（Venier）の水車があった[17]。また13世紀には、サンテラズモでも2個所で水車を使っていたことが指摘されている[18]。

水車の種類については、モレンディーニ、アクイーモリ、セディリア、サンドーニなどの名称で呼ばれるものが存在したという。固定式の水車にはラグーナの水路上や島々の端に水輪が設置された。可動式では平底の舟の上に水輪が設置された。図17は15世紀、ムラーノのアクイーモリという水車である。建物に四つ描かれており、固定式の水車であることがわかる。しかし、こうした水車はラグーナ内に水溜りをつくり、水量を調整する仕組みがあった。この水溜りを形成する土手の埋め立てがラグーナの水循環に影響を与えてきた。時代の経過とともに製粉業が広範囲に普及したことで、水車の数が増加し、ラグーナの生態系のバランスを崩すようになったと指摘されている[19]。

このようなラグーナ内で行われていた水車による産業が姿を消した理由として、テッラフェルマの河川に水車を配置する方がラグーナ内に設置するよりも、エネルギーを多く得られることから、次第に水車はラグーナからテッラフェルマへ移行していったことが考えられる。またラグーナの水循環の維持のために、ラグーナ内の水車の利用が規制されたことも推測される。

信仰心

ヴェネツィア本島内には、街のあちらこちらに祠（capitello）がある。その場所は路地の突き当り、橋のたもと、ソトポルテゴなどアイ・ストップの位置に祀られている[20]。本論では、1697年に存在した渡し舟のトラゲットの乗り場にも祀られていることを明らかにした。まさに街角に神が宿るという精神が生きている[21]。ラグーナの航路上にも祠があり、人と水とが精神的につながっている現れを見ることができ、ヴェネツィアの生活を支えた一つの要素と言える（◆図18）。

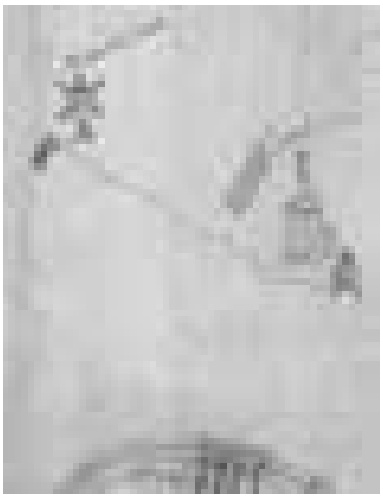


図16　16世紀中頃　潮流口に位置する風車　A.S.Ve., *S.E.A., Lidi* 63.
Ibid., p.370.

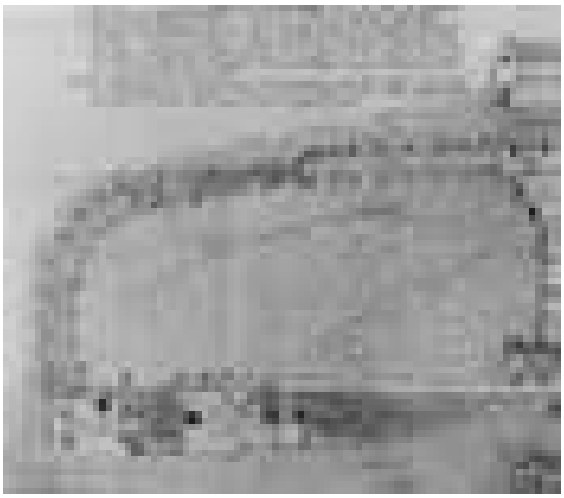


図17　15世紀　ムラーノ島にある水車
A.S.Ve., *Santa Maria dei Anzoli*, b.32.
Ibid.

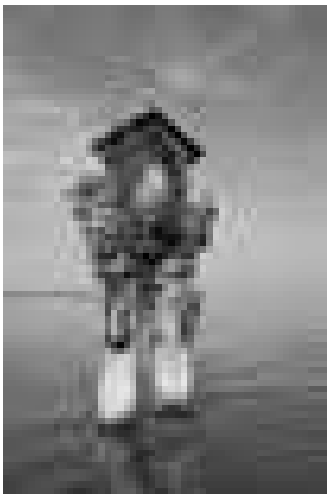


図18　ムラーノ島の沖の祠

第２節　アックア・アルタの歴史と対策

１．はじめに

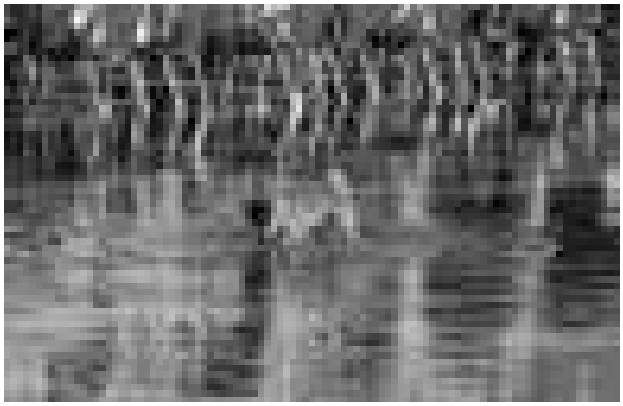
水上に誕生し、水と共生する都市を築き上げてきたヴェネツィアは、これまで多くの人を魅了し続けてきた、世界に類例のない水の都として知られている。しかし、同時にこの環境は、常に水と闘い続けてきた努力の結晶とも言える。本節では、「アックア・アルタ（冠水）」という街が水に浸かる現象に着目し、その人間の英知と努力の歴史をたどり、これからの時代に向けて、ヴェネツィアの人々がいかに水害から街を守り、どのように水と都市の共生を実現しようとしているのか、現況にも触れる[1]。

アックア・アルタの歴史に関しては、歴史的な潮位を観測し、膨大な被害をもたらした 1966 年のアックア・アルタをきっかけに研究が進められてきた。その代表的な研究として、ジャンピエロ・ズッケッタによる『アックア・アルタの歴史』が挙げられる[2]。ここでは、共和国時代に行われてきた治水事業が、今後の対策にも示唆を与えうると指摘されている。この著作には、ヴェネツィア共和国建国以前から 20 世紀に至るまでのアックア・アルタに関する年表が収録されており、本節はこの研究に基づいて歴史を概観する。また、人々がこの地でどのように水を管理し、都市を守ってきたのかについては、主に歴史学の視点からピエロ・ベヴィラックアによってまとめられた『ヴェネツィアと水―環境と人間の歴史』を参照する。この研究では、ヴェネツィア共和国が本土側で行った事業を領域的な視点からラグーナ環境をとらえている[3]。ここでは海側で行われた治水対策にも触れ、より多角的な視点からラグーナ環境を考察する。さらに、水管理局（Magistrato alle Acque）が作成した地図史料やヴェネツィア市がまとめた 1872 年からの潮位の記録[4]、絵画や古写真などのオリジナル史料から当時の様子を把握し考察する。また、現在取り組まれている事業や日常的な対策を概観し、今日どうアックア・アルタと向き合っているのか考察する。


図 19　カンナレージョ運河　運河と岸の区別が難しくなる


図 20　日常的なアックア・アルタ


図 21　パッセレッラが設置される地盤の低いサン・マルコ広場


図 22　満ち潮とともに排水溝から上がってくる水に興味を示す犬

２．ヴェネツィアの立地とアックア・アルタの原因

ヴェネツィアの立地

ヴェネツィアはアドリア海の北部に位置し、アドリア海から、自然堤防のような細長い島々で守られたラグーナと呼ばれる干潟のなかに立地する。これらの島々は、大陸からラグーナに注いだ多くの川による土砂の堆積と、アドリア海の波の力による拮抗のなかで形成された。リド、ペッレストリーナ、キオッジアなどの島と島の間（潮流口）では、潮流によりラグーナ内の水は常に浄化され、都市は清潔に保たれてきた。こうしたヴェネツィアを取り巻く環境は、自然の力によって徐々に変化してきたが、同時に、人間は、河川の流路やラグーナの地形に様々な改造を加え、水環境を制御しながら、衛生状態もよく、交通の便も保証された水の都を築いてきた。

アックア・アルタの原因

毎年、11 月から３月頃になると、街が水に浸かるアックア・アルタ（冠水）という現象が起きる。潮が満ちるにつれ、運河の水位が高くなり、街路や広場、住宅の１階は床上浸水する。長靴なしでは通れない場所が多く、日常生活に支障をきたす。留学中に住んでいたヴェネツィアの家では、寝室、台所兼居間といった生活の中心となる部屋が２階にあったことから、さほどアックア･アルタの被害にはあわなかったが、唯一困った経験は、トイレが１階にあったため、アックア･アルタ中はトイレに行くのを我慢せざるを得なかったことである。こうした現象は、サン・マルコ広場のように頻繁に起こる場所と、ローマ広場のようにほとんど水がこない場所があり、ヴェネツィア本島にも微地形があることを感じさせられる。現在は、サルーテの先を基準点として、基準の潮位 80㎝を超えると、アックア・アルタとみなされ、都市に影響を及ぼすとされている。

このアックア・アルタの原因は何なのであろうか。まずヴェネツィア・ラグーナの地理的特徴が挙げられる。アドリア海の北に位置するヴェネツィアは、アフリカ大陸からの季節風（シロッコ）が行き止まる場所である。シロッコによって波が押し寄せられると、潮位が高くなる。さらに、潮の干満や気象条件が重なると、アックア・アルタを引き起こしやすくなる。



図 23　1556 年　クリストフォロ・サッバディーノ作成の地図（1695 年　アンジェロ・ミノレッリ（Angleo Minorelli）の複製）
A.S.Ve., *S.E.A.*, Disegni., *Laguna*, dis.13.

これらの要因に加え、近年において水害を悪化させている主な原因は、地盤沈下と温暖化による海水面の上昇である。1926 年から 1970 年の間に、マルゲーラ工業地帯で行われた堀抜き井戸による地下水汲み上げによって、14㎝近い地盤沈下が起こった。また、温暖化による 9 ㎝近い海面上昇の変化があった。その結果、全体として 23㎝の海面上昇に至ったのである。その後地下水汲み上げは禁止され、今日では年間 0.5㎜から 1.0㎜自然沈下している[5]。実際には大潮時に多発し、さらに雨が降ると異常な潮位を記録する。

現在は、潮位 80㎝以上になると街の低い場所で冠水し、最も低いサン・マルコ広場では、大きな水たまりが広がる。潮位 110㎝で街の約 11％が浸水し、130㎝では 68％、140㎝に達すると街の 90％が冠水する[6]。

1960 年頃からアックア・アルタの頻度は高まる傾向にあり、これは 1926 年から始まった地下水汲み上げによる地盤沈下に加え、近年の海面上昇が影響しているためと考えられる。

アックア・アルタの歴史

アックア・アルタの現象は、歴史的にもかなり古く、リアルトに遷都される以前のすでに 6 世紀からあったという。この時代には、島全部を消滅させる危険性を伴った嵐があったことも指摘されている。また、789 年の史料によると、パオロ・ディアコノは「我々はもはや水の上にも陸の上にも住めない」と書き残し、1268 年にはある年代記者が、「潮位の増大で大勢の人々が水中に沈んだ」と記している。さらに、1410 年には「およそ千人が溺死した」ことを史料が伝えている[7]。15 世紀末から 16 世紀初めの約 40 年間は、アックア・アルタのない落ち着いた状態だったという。1600 年には、生活用水として利用する雨水を貯める貯水槽がアックア･アルタによって大被害を受けたことが報告されている。その後も貯水槽の被害報告は相次ぎ、貯水槽に海水が侵入するのを防ぐため、地面のレベルを上げる工夫がなされていった。その結果、ヴェネツィアの地盤面は、歴史を経ることに少しずつ高くなり、現在、サン･マルコ広場の周辺が最も低い。しかも、この広場の最初の舗装面（12 世紀）が、現在の舗装面のずっと下に位置していることが発掘で確認されている。しかし、こうして地面を徐々にかさ上げしてきたとは言え、アックア･アルタから都市を守るのは難しかった。ヴェネツィア人はこの自然現象を宿命として受け止めてきたのである。

その一方で、アックア・アルタの現象を楽しむ動きもあった。1769 年のフランチェスコ・グリッティ（Frncesco Gritti）によって、アックア・アルタを舞台にした喜劇が人気と博した[8]。また 1867 年、フランチェスコ・ダッロンガロ（Francesco Dall'Ongaro）によって『ラックア・アルタ（L'acqua alta)』というタイトルの詩が出版された。さらに、1821 年のアックア・アルタでは、水に浸かったサン・マルコ広場に舟を浮かべて、その摩訶不思議な景色を楽しんでいる絵画もある。これはオーストリア皇太子と皇太子妃が実際にゴンドラで周遊している様子を描いたものである[9]。現在も街路や広場の陸地部分が、アックア・アルタによって水面に変わると、まさに水上都市そのものになる。当時のその光景は、祭り事のように心浮くものだったと想像される。

ヴェネツィアの潮位に関する資料は、1867 年まで観測者や記者の文章記録または図だけであった。1872 年からシステム的な検潮儀による測定が始まり、1908 年からヴェネツィア水管理局によって記録された。観測史上、歴史的な潮位を観測したのが 1966 年のアックア・アルタである。20 世紀に入って最も悲惨な跡を残したこの水害は、標準潮位 194㎝を観測し、建物や美術・芸術品の多くが被害にあった。この脅威のアックア・アルタをきっかけにアックア・アルタへの危機感は大きく変化し、水の都の保存再生のために様々な活動が国際的に展開される。この活動については後に詳しく触れる。

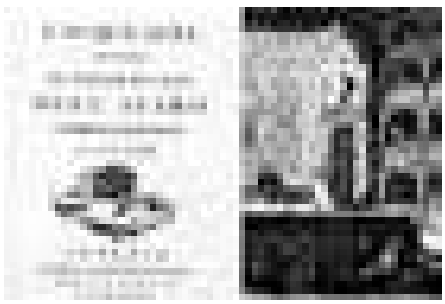


図 24　1796 年　アックア・アルタからインスパイアされた喜劇の場面
G. Zucchetta, *Storia dell'acqua alta a Venezia dal Medioevo all'Ottocento*, Venezia, 2000.



図 25　1821 年 12 月 27 日のアックア・アルタ　G. Borsato による　*Ibid.*



図 26　1966 年 11 月 4 日　アックア・アルタ
Eugenio Miozzi, *Venezia nei secoli*, vol.3, 1968.

３．アックア・アルタの対策

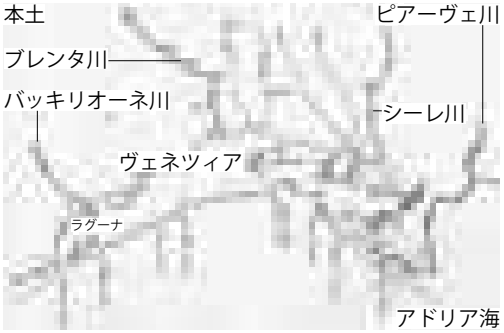


図 27　14 世紀の河川と運河の流路
V. Favero, R. Parolini, M. Scattolin (a cura di), *Morfologia storica della laguna di Venezia*, Venezia : Arsenale, 1988 の図をもとに加工。

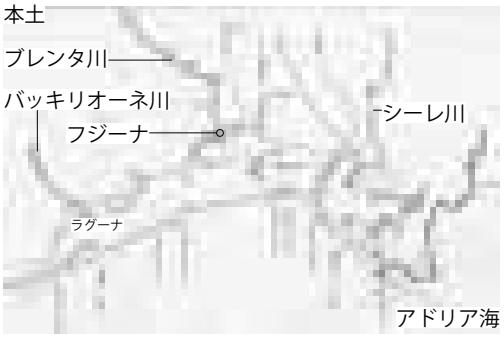


図 28　15 世紀の河川と運河の流路　*Ibid.*

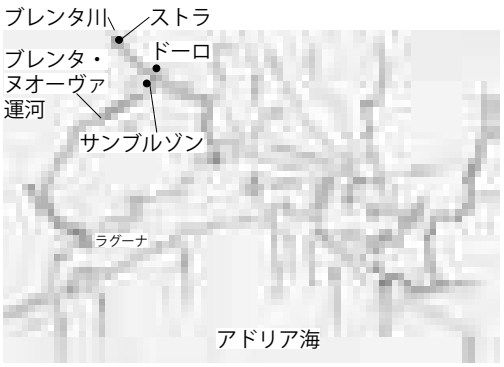


図 29　16 世紀の河川と運河の流路　*Ibid.*



図 30　17 世紀の河川と運河の流路　*Ibid.*

この自然現象に対して、ヴェネツィア人は絶え間ない努力を注ぎラグーナの環境を維持してきた。ここでは、代表的な三つの事業を取り上げる。一つは、本土で行われた河川付け替え工事という大規模な治水事業である。もう一つは、アドリア海側で行われた、堤防建設である。アドリア海の波によって島々が削り取られないよう対策も取られた。最後に、ラグーナ内、都市内で行われてきた浚渫作業についても触れる。

河川の制御

ラグーナには、北からピアーヴェ川、シーレ川、ブレンタ川、バッキリオーネ川などの河川が土砂を運び、バレーナと呼ばれる広大な湿地帯を形成した。バレーナは、満潮時でも水面下に沈むことはなく、多様な植生があり、ラグーナの動物、鳥類が生息する自然豊かな場所である。しかし、淡水と海水が合流する所は、疫病が発生しやすく、マラリアの発生源になりかねなかった。つまり、この地に人が住みついた時から、河川との闘いが始まっていた。

1282 年には、専門の行政官（Piovego）が設けられ、ラグーナの水面全体を公的立場から保護･管理の任務をおった[10]。これらの河川によって永続的にもたらされる土砂の堆積に対抗するために、二つの大きな対策が考えられてきた。一つは、土砂の堆積が進行しないための、慣習的な浚渫作業である。もう一つは、ラグーナ内に土砂を堆積させないように、本土を流れる河川を付け替える河川改修であった。

ヴェネツィア本島のすぐ近くに河口をもつ河川は､ブレンタ川､ムゾーネ川（Musone）、マルツェネゴ（Marzenego）川であった。とりわけ、ブレンタ川は頻繁に氾濫するほど水量も多く不安定な河川だった。そのため、いち早く河川改修が行われたのもブレンタ川で、すでに 14 世紀前半には河川改修が行われていた[11]。この時の改修は、ブレンタ川の河口を南側に移す治水事業であったことから、ヴェネツィア本島からブレンタ川の河口を遠ざける目的であったと推測される。その後、ブレンタ川のすぐ北側を流れるムゾーネ川の流路も変更され、ブレンタ川に合流した。さらに、アドリア海へ水を排出しやすいよう、西側のマラモッコ潮流口（Bocca di Maramocco）にむけて、ラグーナ内の流路が整えられた。その後、何世紀もかけて幾度も流路変更が行われた。

1507 年には、内陸の都市のドーロ（Dolo）でブレンタ川の本流を分岐させ、南側を流れるバッキリオーネ川に合流させるために、ブレンタ・ノーヴァ（Brenta Nova）が掘削された。この 2 本の河川が合流した河口はキオッジア付近にあったが、1540 年には、河口をキオッジアの南側に移し、アドリア海に注ぐよう河川を付け替えている。さらに、1610 年、内陸都市のミーラ（Mira）からブレンタ川を分岐させ、タリオ・ヌオヴィッシモ（Taglio Nuovissimo）という運河を掘削し、ラグーナ外側のブロンドロの河口に合流させた。この治水工事によって、ブレンタ川とバッキリオーネ川はラグーナ内を通らず、本土から外海のアドリア海へ直接注ぐことになった。これで、かつてキオッジア付近に与えていた問題点の多くが解決したという。



①ブレンタ川の河口
②シーレ川の河口
③ピアーヴェ川の河口

図 31　18 世紀の河川と運河の流路　*Ibid.*



図 32　1709 年　アントニオ・ヴェストリの図
A.S.Ve., *S.E.A.,* Disegni, *Diversi*, dis.109.

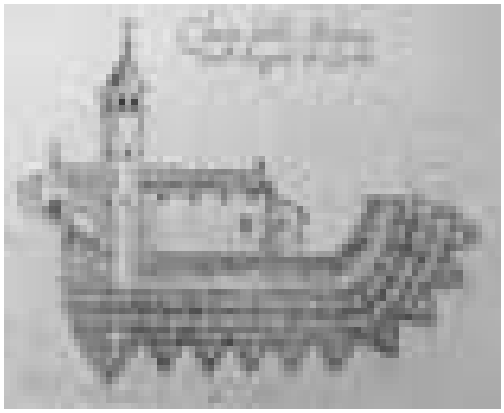


図 33　1706 年　カオルレのマドンナ・デッランジェロ教会　木杭で守られた護岸
A.S.Ve., *S.E.A.,* b.73, f.1.
AA.VV., *Murazzi : Le muraglie della paura*, Venezia : Consorzio Venezia Nuova, 1999, p.103.

この背景には、キオッジア出身のクリストフォロ・サッバディーノ（Cristoforo Sabbadino）の活躍が大きい。16 世紀初頭、ラグーナの水環境を管理する体制を強化するため、国家の恒久的な組織として「水利行政局」という役職が設立された。水利行政局長である C. サッバディーノは、ヴェネツィアの「自然らしさ」を尊重する立場にあり、ラグーナを一つの有機体になぞらえ、キオッジアが肝臓、ヴェネツィアが心臓、トルチェッロ、ブラーノ、マッツォルヴォが肺、アドリア海との間の出入り口が腕、運河が足、ラグーナの運河が血管にあたるとした。そして、人間の体のように、ラグーナ環境の状態は水と陸とのバランスに基づくと考えたのである。そのうえで、ラグーナに注ぐ河川の流れを変えること、ラグーナを浄化する働きのある海水の流入を容易にすることの必要を説いた。C. サッバディーノは、農業開発のための開墾・開拓はラグーナの環境を崩すとして批判し、またその環境を保全するために、ブレンタ川、バッキリオーネ川の流れを変え、河口を南のブロンドロ港の外へ移した [12]。

そのほかの河川においても、本土から直接アドリア海に注ぐように河川を迂回させた土木事業が見られた。ラグーナの北を流れる、水量の多いピアーヴェ川は、16 世紀中頃に、レ運河（Taglio di Re）の掘削が決定し、ラグーナから遠ざけられた。また、ヴェネツィア本島の北側に位置する、トルチェッロやブラーノ島付近に河口をもつ穏やかな流れのシーレ川は、1638 年にタリオ・デル・シーレ（Tagalio del Sile）という運河に本流を分岐させ、ピアーヴェ川の川床を利用して、ラグーナの外側に河口を移された。

このように、ヴェネツィア共和国政府はラグーナに注ぐ河川の本流の河口を 18 世紀までにアドリア海へ直接注ぐように改修し、本土から押し寄せてくるラグーナへの土砂の堆積と水量を減らすことで、安定した地形を維持するよう努めたのである。

外海の制御

もう一つ、ヴェネツィアには水との戦いがあった。それは、外海の破壊的な侵食作用であった。ラグーナとアドリア海との境に位置する島々は常に波の危険にさらされてきたのである。ヴェネツィア共和国政府はすでに 13 世紀から、護岸を守るため、砂州の島々を保護する責任を負う専門家である砂州監督官などの役職を設けたり、風や水の作用から守る自然の防波堤を市民が勝手に削るのを禁じたりなど、対策が練られてきた [13]。1316 年には、溶鉱炉の所有者達に、多量の石灰を提供させ、1342 年には、防波堤を築くため、荷物運搬船の所有者に年に 5 回、イストリアの石をこの海岸に運ぶことを義務づけた [14]。

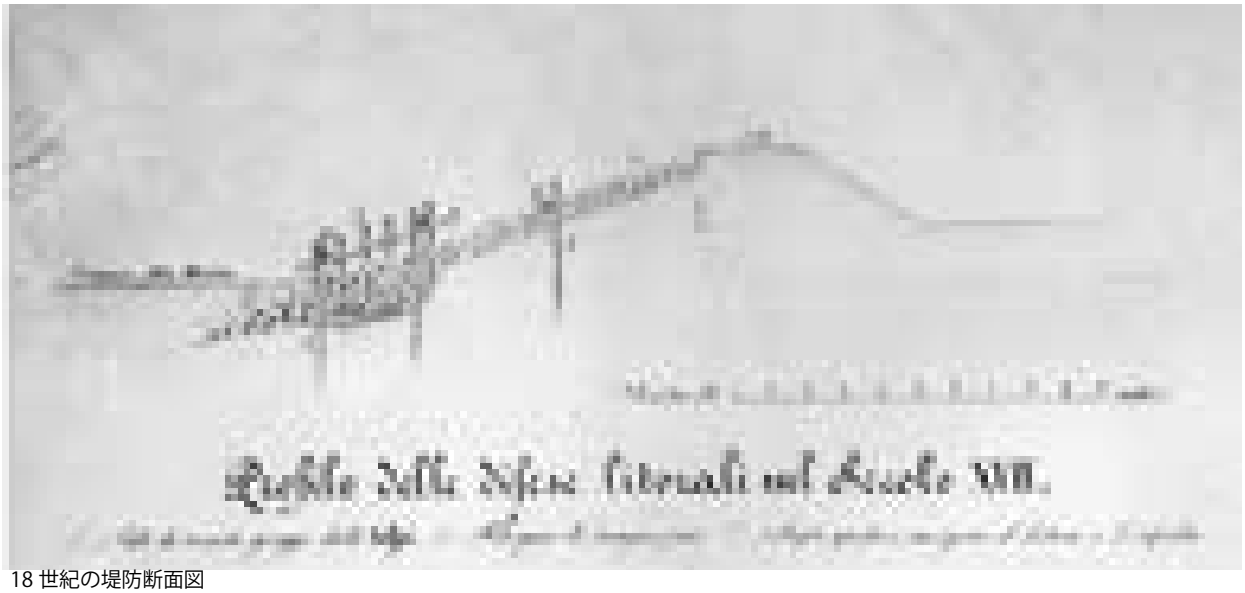
護岸の例として、「パラーダ」と呼ばれる木造の柵がある。これは砂州の周辺に配置され、砂州が波でさらわれないよう島の淵を守ってきたのである [15]。1706 年のカオルレにあるマドンナ・デッランジェロ教会の護岸を補強する史料から、護岸に無数の木杭が打ち込まれている様子を見ることができる [16]（◆図 33）。木杭は三角形に突出するよう配置されており、波の衝撃を分散させる役割を担っていたと考えらえる。17 世紀初頭のキオッジアの農家による、「海の力で絶えず侵食され崩壊している砂州を維持することができていれば、その苦労に見合った良い暮

らしを営んでいた」という記録から、しばしば護岸が崩壊していたことをうかがい知ることができる。砂州は常に海からの危険にさらされているだけに、その継続的な補修と維持費の捻出を必要とした[17]。

17 世紀には、ヴェネツィア共和国内で木材を供給することができず、アペニン山脈の諸地域から木材を購入し、不足分を補ってきた[18]。高価な木材を使って修繕しなければならなかったことから莫大な経費がかかり、公庫にとって相当な重圧であったという[19]。

この問題を解決するべく、18 世紀初頭に石造の堤防プロジェクトが持ち上がった[20]。海の周期的な作用からヴェネツィアを保護するために、石造の堤防を建設する必要性について、ポンペオ・モルメンティ（Pompeo Molmenti）が『私生活におけるヴェネツィアの歴史（Storia di Venezia nella vita privata）』において言及した。この書には、1718 年作成のラグーナ全体の地図も収録されており、ラグーナを永久的に保護する意図が示されているという。

この石造の堤防は「ムラッツィ」と呼ばれ、1740 年から 1782 年にかけて、リド島やペッレストリーナ島で建設された。ムラッツィは、アドリア海側を階段状に設計され、波の衝撃を緩和する方法が考えられた。また、断面図を見ると、アドリア海の平均潮位から 4.80m の高さになるよう考えられており、それまで考えられていた 3.50m より 1.30m も高くなっている[21]（◆図 34）。より高い波を防御できるよう強固に設計されたことがわかる。現在は、このムラッツィをさらに補強して、アドリア海からラグーナを守っている。



18 世紀の堤防断面図



1740-1782 年建設の堤防断面図

図 34　堤防断面図（上：18 世紀　下：1740-1782 年建設）
profili delle difese litorali e dei murazzi dal secolo 17. al 1820, A.S.Ve., *S.E.A., Miscellanea Codici, Serie I, Storia Veneta*, n. 139.

浚渫作業

ラグーナ環境を維持するために、もう一つ重要なこととして、水循環の維持が挙げられる。河川によってもたらされる土砂の堆積を解決すべく、浚渫作業が慣習的に行われていた。浚渫作業には、水の流れ込む領域を増やす役割がある。また、舟運で成り立つヴェネツィアにとって、喫水を十分に確保することも重要である。運河にはだいたい 1 年で 2.5㎝の泥がたまる。何年も放置すると、航行に危険性を与えるだけでなく、不衛生な状態になってしまう [22]。これを防ぐために運河の底の泥を周期的に取り除く必要があった。しかし、ヴェネツィア共和国崩壊以後、浚渫作業はほとんど行われず、19 世紀にはメンテナンスの手間を省くため、むしろ運河に蓋をし、もしくは埋め立て、運河の陸化が進められてしまう。1930 年代、土木技師の E. ミオッツィによって、水の循環を改善する提案がなされ浚渫作業が行われるようになったが、第二次世界大戦以後、浚渫作業は再び放置された。1872 年以降のヴェネツィア市の潮位記録を整理すると、1950 年頃までは年に 50 回以上もマイナス 50㎝以下を記録しており、なかには、マイナス 90㎝を下回る記録も見受けられた。ちなみにマイナス 50㎝以下になると、アックア・バッサという運河が干上がってしまう現象が頻繁に起きるとされている。

1966 年の脅威のアックア・アルタ以後、ラグーナ環境を見直す動きが始まったが、1980 年代になっても浚渫作業が行われない状況が続いていた。この頃は、アックア・バッサが頻繁に起きていた。アックア・バッサになると、物流機能が停止してしまうだけでなく、運河の底にたまった泥の悪臭が街を襲う。そのような状況のなか、環境省出身の G. ズッケッタによって、運河の浚渫がいかに重要であるのかを示唆する研究が行われた [23]。この著作では膨大な史料をもとに、主に 18 世紀から 20 世紀のヴェネツィアの本島内で行われた運河の浚渫作業が論じられ、干上がる運河を指摘し、浚渫の重要性を訴えた [24]。この G. ズッケッタの研究をきっかけとして、本格的な浚渫作業が始まった。

1997 年以降、市から委託されたインスラ社が浚渫作業を行っている（◆図 35）。作業は 2 段階で行われる。まず、泥を集める浚渫機船で運河内の泥を取り除く。次に運河の両端を矢板で区切り水を除去し、本格的に泥をかき出す。かつてはすべて手作業で行われ、かき出した泥は島の拡張工事などに使われていた。この時、必要であれば運河の壁面も修復される。と言うのも、運河の海水は、壁のモルタルを溶かし、家や道の基盤を崩壊させる可能性を持つ。また、スクリューによる強い波動や、船が岸に触れる影響で壁に障害を与えるためだ。このような一連の浚渫作業は、運河を少しずつ区切って行われ、だいたい 4 か月かかる [25]。

以上述べてきたように、作業は大変時間がかかるものである。しかし、運河を使用し続けていくには必要不可欠な作業なのである。



水深測定　矢板の埋め込み　泥の除去

底に板を渡し、護岸の掃除・修復　モルタルの注入　護岸修復後、運河に水を戻す

図 35　浚渫作業、護岸整備の一連の流れ（サン・フェリーチェ運河の一区画、2006 年 11 月 29 日〜 2007 年 4 月 25 日）

４．現在の対策

アックア･アルタの対策は現在もなお続けられている。先に見たように、19 世紀以後、軽視され続けてきた浚渫作業は、ようやく 20 世紀末から本格的な取り組みが始まった。非常に重要な対策の一つである。なかでも、今日最も大掛かりな対策として、モーゼ（MO.S.E.）計画が挙げられる。ラグーナと海をつなぐリド、マラモッコ、キオッジアの潮流口に可動式水門をし、アックア・アルタからラグーナ全体を守るというもので、1970 年代初めから検討されてきた。予測潮位が 110㎝を超えると、普段海底に沈められたゲートが起き上がり、アックア･アルタを防ぐというシステムになっている。環境面からモーゼ計画に反対する声は大きく、市政府も反対側だったが、頻繁に起こるアックア・アルタの対策として、計画を止めるまでには至らなかった。現在はキオッジア潮流口の水門が完成し、すでに稼動し始めている。

これらの対策に加えて､ラグーナの環境を維持するための自然地形の保護も近年積極的に取り組まれている。また､ヴェネツィア本島内では、浚渫作業のほかに街路を高くする対策が行われた。ここでは、日本であまり紹介されていない二つの対策を概観する。

ラグーナ内の自然環境保護

現在、積極的に進められている対策として、ラグーナの自然環境を見直す動きがある。20 世紀初頭から、経済成長を目的として人々は、大陸とラグーナの間に大きな埋め立て地を広げていった。そこはもともと、ただ葦が生え湿地帯が広がる、地盤の不安定な場所であった。しかし、この繊細な自然環境のバランスがラグーナ全体の自然環境を維持し、ヴェネツィアを守ってきたのである。

1960 年頃はまだ埋め立てが盛んに行われており、1960 年代、マラモッコ―マルゲーラ運河掘削時の泥で埋め立てが行われ、第二、第三工業地帯が形成されたが、その建設事業などは多くの自然を破壊した。1966 年のアックア・アルタ以後、ヴェネツィアを救済するために、ラグーナの自然環境バランスを取り戻すためのプロジェクトが開始された。

その一つに、1990 年から 1995 年の間、マルゲーラの第二、第三工業地帯の埋立地を一部掘り返し、水循環を改善することで、ラグーナの保水量を高める試みがなされた。また、動植物が生息する自然の豊富な場所であるバレーナという地形を保護する対策も始まった。バレーナは､1930 年から 2000 年の間にかけて､100㎢減少していることが明らかになっている。そこで、この自然環境を取り戻すためにバレーナを増やす計画が行われている。対策としては、もともとバレーナ地形があった場所に土を盛り、砂が逃げないように土嚢で護岸を固め、自然に植物が自己増殖するようにする。７年もすると土壌が落ち着き、鳥が生息し始めるという。現在、ラグーナを舟で回っていると、護岸と思われる場所に土嚢が配置されている場所をいくつも発見することができる。さらにその水面より少し高い地形には、鳥や蛇の生息を確認することができ、徐々にバレーナが回復している様子を実際に感じ取ることができる（◆図 36)。

このほか、交通の面からも自然環境を守る対策が行われている。モーターボートによって引き起こされる波は、ラグーナの保水機能を持つバレーナの侵食や海抜の沈下、海底の平均化を引き起こし、ラグーナの自然環境を変えてしまう。そこでモーターボートの立てる激しい波からラグーナの形態を守るため、2002 年、速度制限が敷かれた。ラグーナ内において、すべてのボートが時速 20㎞に制限され、ヴェネツィアやキオッジアの都市内の運河では時速５㎞までである [26]。

また 2002 年には環境特別地域が指定され、ここでは救援と警察の緊急出動時の船以外のモーター付き船の通航が禁止された。これらの区域内にある、独特な風景を持つヴァッレ・ダ・ペスカでは、ラグーナで使われてきた特別な伝統漁業舟や伝統的な形の舟に対しては、船外機を取り付けモーターボートとして使用することが許可されている。ラグーナでは伝統的手法もしっかりと守りながら、モーターボートの制限を行い、ラグーナの形態を守るっていることがわかる。

このように、保水機能を持つバレーナを多くつくることでアックア・アルタを軽減させるという、ラグーナの自然環境バランスを取り戻すプロジェクトの今後の効果を期待したい。

ヴェネツィア本島内の対策

ヴェネツィアでは、古くから地盤面のかさ上げの整備が行われてきた。雨水をためる貯水槽に海水が入るのを防ぐために、記録的なアックア・アルタがくるたびに、少しずつ地盤面を高くしていった。最近では、1997 年から、ヴェネツィア本島やラグーナの島の地盤面の高さを上げるアックア・アルタ対策が行われた。この土木事業はヴェネツィア市に委託されたインスラ社が担当した。かさ上げ高さは、ヴェネツィアで海抜 110㎝まで、周辺の島は海抜 130 ～ 180㎝である。

この舗装工事では、地盤面を上げると同時に、水道管、ガス管、電話線、電線の地中化および取り換え作業が行われた。

最も地盤の低いサン・マルコ広場は、議論の末、歴史的な景観に配慮して、地中の排水溝の整備にとどめ、運河に面する岸のみ舗装面のかさ上げが行われた。そのため、現在、潮位 80㎝ですでに冠水状態となる。

一方、そのほかの場所では、全体的に地盤面のかさ上げが行われた。サンタ・クローチェ地区に位置し、ローマ広場から都市への入口にあたるトレンティーニを例に挙げると、かつて、ここは、地盤が低いためにアックア・アルタの起きやすい場所であった。そこで岸と舗装面のかさ上げが行われ、それによって生じた街路と 1 階玄関との段差が調整された。岸は、以前の海抜 85㎝から少なくとも 110㎝まで上げる必要があった。また、運河の浚渫、排水管の改修と新設、水道管やガス管などの再整備が同時に行われた。この整備は、かさ上げの高さを最小限に抑え都市景観を守り、また水循環を考慮した事業であり、ヴェネツィアの基本的な都市構造を変えない方策である。その一方で、街路とそれに面する住宅との間でレベル差を生じ、1 階の玄関に階段を設けなくてはならない建物も少なくない。

そして、アックア・アルタ対策ではもう一つ注目すべきものがある。それは、アックア・アルタが起きやすい 9 月 15 日から 4 月 30 日の間、地盤の低い個所で行われる、板（パッセレッラ）の設置である。アックア・アルタ時のサン・マルコ広場を描いた 19 世紀の絵画は、木造のパッセレッラを活用して避難する貴族たちの様子が描かれていることから、すでにこの頃にはパッセレッラが存在したことが確認される。現在のパッセレッラはヴェネツィア市が管理、実施しており、約 120㎝の潮位まで濡れずに歩行できるよう設定されている。潮位 80㎝を超す予報が出ると、パッセレッラが並べられ、アックア・アルタ中の歩行移動を助ける。しかし、潮位 120㎝を超えると、今度は逆にパッセレッラが水をかぶったり流されたりと危険なため、取り除かれる。このパッセレッラは公的機関などの主要施設や人の集まる場所に設置される。また、各水上バスの停留所に貼ってあるパッセレッラの配置図を見ると、水上バスの停留所や渡し船乗り場と接続するよう設置され、都市内をスムーズに循環できるよう計画されていることがわかる。

普段、住民を困らせているのは、潮位 80㎝から 100㎝規模のアックア・アルタである。こうした頻繁に起こるアックア・アルタには、都市構造を変化させないパッセレッラの設置は一時の対処法として効果的である。今後は設置個所を増やし、より安全な歩行空間を保証することが必要だろう。

そのほか、ヴェネツィア市では、アックア・アルタになる数時間前に、携帯のメールや電話などで予測潮位を通知するサービスや、潮位 110㎝に達する数時間前に、街中に鳴り響くサイレンで知らせる活動を行っている[27]。また、1 階に物を置く場合、少し高めの場所に置くなど工夫が見られる。とりわけ商店では、すぐに高い場所へ移動できるような工夫がなされている。行政史料のような残りやすい歴史的史料からは読み取ることができないが、おそらく古くからずっと行われてきた習慣であろう。このように、ヴェネツィアではアックア・アルタと向き合い、今もなお水と戦い、共存しているのである。

以上のように、常に水と共存してきたヴェネツィアは、華やかな歴史だけではなく、水の恐ろしさも経験してきた。その水環境を人間がコントロールし活用する長い経験を通して、不安定な地形のラグーナに、世界に誇る水の都をつくり出したのである。一度は、近代化の過程において、ラグーナの埋め立てが積極的に進められたが、現在は自然環境の視点から水の都市として見直されている。また、厳しい規制を設けた交通政策によって、ラグーナの自然環境を守る試みがなされている。その一方で、伝統的に使われ続ける舟には規制を緩和し、歴史性を重要視する姿勢を見せている。

このようにヴェネツィアの長い歴史のなかで、人々は自然環境の維持と都市の発展のバランスを模索し続けてきた。環境を管理し、それと同時に都市の経済成長を遂げてきたヴェネツィアの経験から私たちは、これからの都市空間を考えていく上で多くのヒントを得られるだろう。

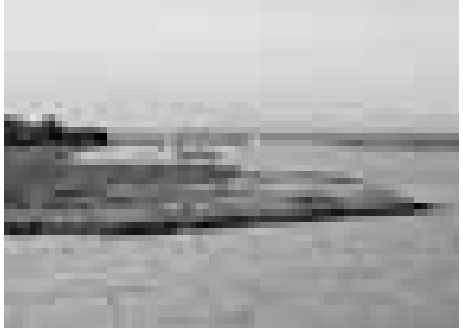


図 36　バレーナの回復対策

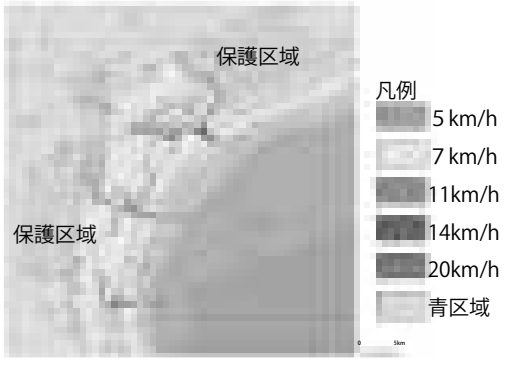


図 37　速度規制、保護区域
S. Guerzoni et al. (a cura di), *Atlante della laguna : Venezia tra terra e mare*, Venezia 2006.

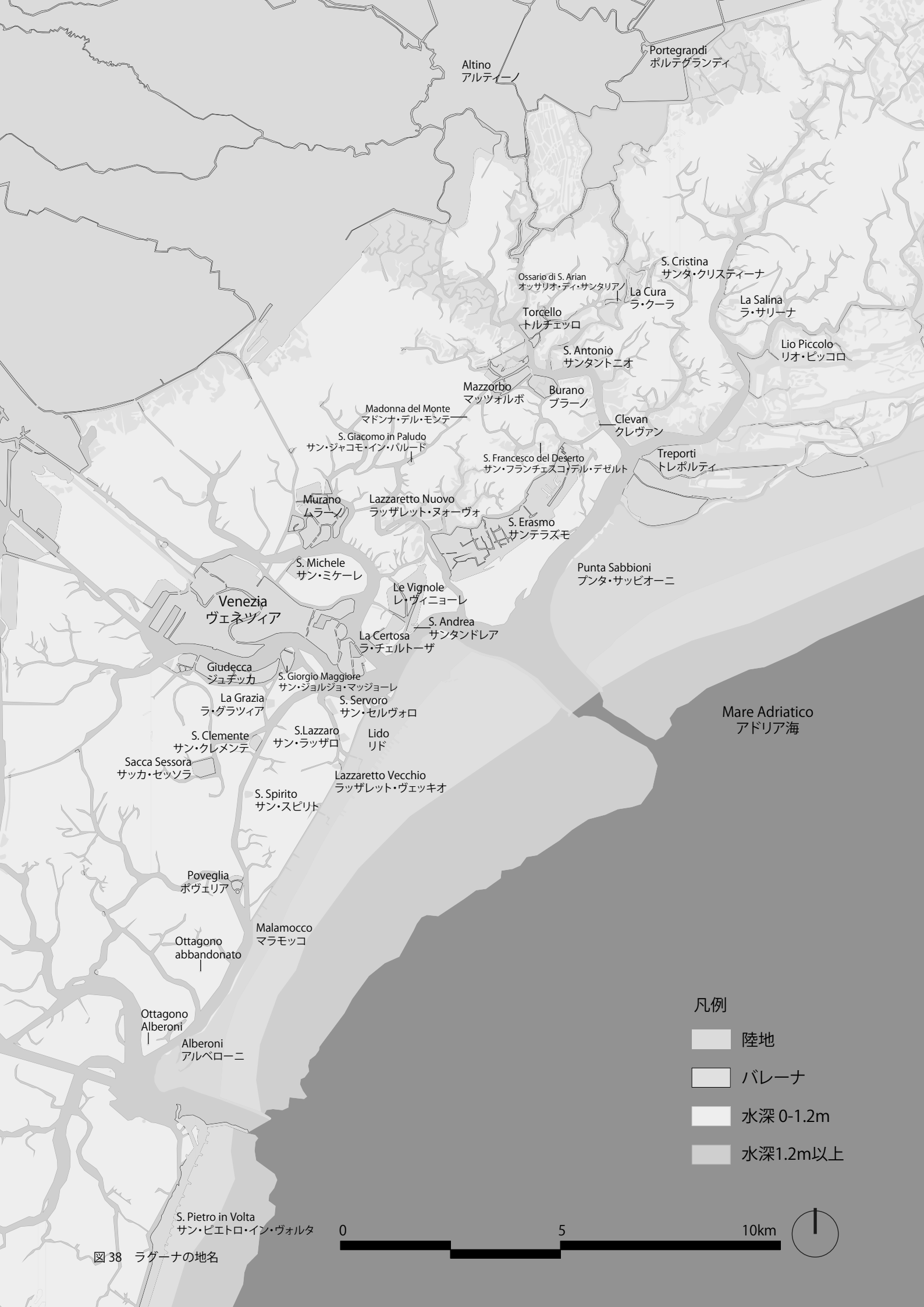

Altino
アルティーノ
Portegrandi
ポルテグランディ
Ossario di S. Arian
オッサリオ・ディ・サンタリアノ
S. Cristina
サンタ・クリスティーナ
La Cura
ラ・クーラ
La Salina
ラ・サリーナ
Torcello
トルチェッロ
Lio Piccolo
リオ・ピッコロ
S. Antonio
サンタントニオ
Mazzorbo
マッツォルボ
Burano
ブラーノ
Madonna del Monte
マドンナ・デル・モンテ
Clevan
クレヴァン
S. Giacomo in Paludo
サン・ジャコモ・イン・パルード
S. Francesco del Deserto
サン・フランチェスコ・デル・デゼルト
Treporti
トレポルティ
Murano
ムラーノ
Lazzaretto Nuovo
ラッザレット・ヌォーヴォ
S. Erasmo
サンテラズモ
S. Michele
サン・ミケーレ
Punta Sabbioni
プンタ・サッビオーニ
Venezia
ヴェネツィア
Le Vignole
レ・ヴィニョーレ
S. Andrea
サンタンドレア
La Certosa
ラ・チェルトーザ
Giudecca
ジュデッカ
S. Giorgio Maggiore
サン・ジョルジョ・マッジョーレ
La Grazia
ラ・グラツィア
S. Servoro
サン・セルヴォロ
Mare Adriatico
アドリア海
S. Clemente
サン・クレメンテ
S.Lazzaro
サン・ラッザロ
Lido
リド
Sacca Sessora
サッカ・セッソラ
Lazzaretto Vecchio
ラッザレット・ヴェッキオ
S. Spirito
サン・スピリト
Poveglia
ポヴェリア
Malamocco
マラモッコ
Ottagono
abbandonato
Ottagono
Alberoni
Alberoni
アルベローニ
凡例
陸地
バレーナ
水深 0-1.2m
水深1.2m以上
S. Pietro in Volta
サン・ピエトロ・イン・ヴォルタ
0
5
10km

図 38　ラグーナの地名

第３節　ラグーナに浮かぶ島々の役割

１．はじめに

ラグーナには特徴のある島々が存在する（◆図 38）。よく知られているのは、観光客に人気のガラス細工で有名なムラーノや、猟師が多く住み、レース編みで有名なブラーノである。ブラーノのカラフルな家々は視覚的にも楽しめる。そこから少し足を延ばし、ヴェネツィアよりも起源の古い、トルチェッロも観光の定番として有名である。トルチェッロ―ブラーノの周遊船は 1881 年からすでにあり、観光の王道であることがわかる[1]。さらにラグーナの南端にあるキオッジアも忘れてはいけない。また、地元の人にとって身近な島は、海水浴場のリド、美味しい野菜の栽培で定評のあるサンテラズモ、お墓参りで訪れるサン・ミケーレなどが挙げられ、早い時期からヴェネツィア本島とそれぞれの島々が蒸気船でも接続されていた。これらの島は 19 世紀末の写真の被写体にも選ばれているように、古くから人々に魅了されてきたのである[2]。しかし、それ以外の島々もヴェネツィア本島と深く関わりながら相互に発展してきた歴史がある。第３節では上記のように注目され続けてきた島以外の島々に着目し、それぞれの島の役割や特徴を浮かび上がらせることを目的とする。

まずヴェネツィア共和国時代の修道院の分布を確認し、ラグーナ全体のなかでどのような場所に修道院が立地していたのかを把握する。これはラグーナの自然環境に対して人間がどう関わりながら共生してきたのか、また当時の陸地部分を知る手がかりにもなる。そして、ヴェネツィア共和国時代の特徴的な島の利用方法である、ラッザレットと呼ばれる検疫の機能をもつ島について掘り下げる。ラッザレットは 1528 年の地図にも描かれている（◆図 39）。壁に囲まれ、教会と鐘楼が描かれた島々は修道院を示している一方で、ラッザレットは煙突を配した建物と桟橋が描かれた島が二つ存在し、独特の雰囲気で描かれていることが読みとれる。さらに 19 世紀に病院や軍事施設として利用された島々を挙げ、現在の負のイメージがつくられてきた過程を明らかにする。最後に、現在ラグーナの再評価が高まりつつあり、負のイメージとしてヴェネツィア本島とは切り離されていた島々に再度光が当たり始めている動きを論じる。以上のように第３節ではそうしたほとんど注目されてこなかった島々に着目し、各島の変遷を把握しながら、役割を考察する。

なお、各島の歴史については G. ピアモンテの研究[3]を基本とし、適宜そのほかの研究で補う。



図 39　1528 年　ベネデット・ボルドーネのラグーナの地図
ヴェネツィア、国立マルチャーナ図書館所蔵（Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia）

2．修道院の立地する島々

ラグーナを活用していたことが明確にわかる例として修道院の立地に着目する。現役の修道院は二つしかないが、その昔は数多くの修道院が存在した。修道院の創建年代や活動年代は研究によりばらつきがあり、正確に把握するのは難しいのが現状である。そこで本論文では、ベネディクト会修道院に注目し、確認できる史料の年代を示したG. マッズッコの研究に基づいて考察を進める[4]。キオッジアからカオルレまでのラグーナ周辺で87個所ものベネディクト会の修道院が数えられている。この研究をもとに、存在する年代を各修道院に示し、G. マッズッコ作成の図の上に史料の初出の時代がわかるようにプロットし、修道院の立地傾向を把握し、その背景を考察する（◆図42）。

ヴェネツィア周辺で最も早い史料としては、キオッジア近くのブロンドロに立地するサン・ミケーレ修道院（Abate di S. Michele）から727年に、グラードの総大司教が選出されたことに関するものがある[5]。9世紀以前の修道院の立地はラグーナに近いテッラフェルマ側に立地している。これは、土木技術の発達していない時代であったため、土地の安定した場所に拠点を構える傾向があったためだと考えられる。ラグーナの島に最も早く拠点を置くのは、サン・セルヴォロ（S. Servolo）である。

10世紀になると、現在のヴェネツィア本島に近い島に立地している。現在のマラモッコ、サン・ニコロ、サン・ジョルジョ・マッジョーレなど、ラグーナのなかでもより土地の高い場所に立地したと推測される。

サン・ジョルジョ・マッジョーレ修道院について少し触れておくと、この島は、もともと領主に所有され、ブドウ畑や塩田が広がっていた。790年、バドエル家または後の総督を輩出するパルテチパツィオ家がこの島に教会を建てた。982年、ベネディクト会の修道院を建設するため、ジョヴァンニ・モロジーニがトリブーノ・メンモ総督からこの島獲得した[6]。10世紀の終わりごろ、サン・ジョルジョ修道院はさらに同総督から「ラ・カヴァネッラ（La Cavanella）」と呼ばれるバレーナの区画を譲り受けた。その場所はサン・ジョルジョ・マッジョーレからすぐ南に位置する現在のラ・グラツィア（La Grazia）である。また1107年には、現在のラッザレット・ヌオーヴォも同修道院が所有し、教会を建設した。こうして、同じ修道院がラグーナの島をいくつも所有し、活動拠点を広げていったことがわかる。テッラフェルマの田園でも、修道院がいくつもの農場を所有し、農業を行っていたことから、ラグーナでもテッラフェルマ同様の動きあったと考えられる。

そして、12世紀には修道院がラグーナ内の島々に展開していった様子が読み取れ、13世紀まで増加傾向にある。この時期のヴェネツィア全体の特徴として、貧しい人や聖地に向かう巡礼者のための宿泊施設（ospizio）を目的として修道院が建設されている。もしくは、宿泊施設を建設した後、修道院として転用されている[7]。

12～13世紀のもう一つの現象として、ムラーノ、ブラーノ、マッツォルボ、トルチェッロといった北ラグーナの地域を中心に修道院が建設されていることが読み取れる。この時期、アンミアーナとコスタンツィアーカにも立地しているが、起源はそれ以前にさかのぼると考えられる。またアンミアーナとコスタンツィアーカに位置する修道院はほかの場所に移転または別の修道院に統合されている。現在、この辺りは公共交通もなく、水深も浅いことから一般の人は近寄りがたい場所である。またほとんど何もないと言ってもよいくらい、水面と草地の広がる自然豊かなバレーナ地帯である。おそらく当時も土地が低く、島自体が度々水面下になってしまい、より高い場所に移らなければならなかったと推測される。移転先は、マッツォルボ、トルチェッロなど近くの島である。そして15世紀半ば頃、アンミアーナは完全に廃墟となったという[8]。

14世紀はヴェネツィアの中心部から外れたカンナレージョ地区やジュデッカ、キオッジアに新たに立地していく傾向にある。これまでと違う動きは、ベネディクト会から派生したカマルドリ会、シトー会によるものである。新たなコミュニティを形成し、新境地を切り開くために、周辺部へと展開して行く様子がうかがえる。

15世紀以降の動きは、新たな場所をベネディクト会が新規開拓するというよりも、もともと島で生活していた一族や団体が去り、廃墟となった後にベネディクト会の修道士が移住する、というものである。その最終事例として、現在につながるサン・ラッザロ・デリ・アルメーニに位置するアルメニア人の修道院が挙げられる。この修道院については後に詳しく触れる。

ここからはいくつかの島を取り上げ、具体的な島の利用の変化を見ていく。

サン・セルヴォロ

サン・セルヴォロはサン・ジョルジョ・マッジョーレとリドの間に位置し、長方形の細長い島である（◆図 40）。いつから生活圏があったかはわかっていない。P. ジャンニナによると、8 世紀にベネディクト会が占拠した時には、すでにサン・クリストロフォロ教会があった[9]。

ベネディクト会は新たにサン・セルヴォロ教会と修道院を建設した。819 年、修道士の一部は本土のラグーナ際に移り[10]、残りの修道士は 1109 年までサン・セルヴォロに残った[11]。そしてマラモッコ港が破壊された 1109 年、10 世紀から続いていたベネディクト会のサンティ・レオネ・エ・バッソ（S.S. Leone e Basso）修道院の修道女がマラモッコからサン・セルヴォロに移って来た。17 世紀初め、建物が崩壊し、修道女たちはほかの場所に移れるよう申請し、サン・セルヴォロの修道女たちは 1615 年に盛大な儀式でヴェネツィアの修道院に移った[12]。こうしてベネディクト会によるサン・セルヴォロの使用は終わる。

廃墟となったサン・セルヴォロには、1648 年、トルコ軍との戦いのカンディア戦争でクレタ島から追い払われた 200 人の修道女が移住してきた。これは、元老院による受け入れであった。その後、修道女は減少し、1715 年にはたったの 4 人のみとなった[13]。このようにサン・セルヴォロはベネディクト会以後も修道院として利用されていた。施設が大勢の人を受け入れるのに適していることがわかる。

1725 年、サン・セルヴォロは軍事病院となった。共和国はカステッロ地区のサンタントニオ（S. Antonio）に軍事病院をつくったが、広大な土地を求めてサン・セルヴォロに軍事病院を移した[14]。サン・セルヴォロの近くには 15 世紀末までハンセン病患者を受け入れていたサン・ラッザロ、18 世紀もなお検疫の役割を担うラッザレット・ヴェッキオが立地するため、この島が選ばれたと推測される。そして 1734 ～ 1759 年、新たに教会、修道院、病院が建設されたことから、島の周辺が浅瀬であったことから埋め立てしやすく、土地の拡大に好条件であったと想像できる。

アンミアーナとコスタンツィアーカ

12 ～ 13 世紀にベネディクト会の修道院が多く立地する北ラグーナのアンミアーナとコスタンツィアーカについて見ていく。この辺りの歴史は古く、すでに 5 世紀、アルティーノの人たちに創建され、トルチェッロに属する行政官（tribuno）によって統治されていた[15]。今ではすっかり水面下だが、当時は群島であったという（◆図 41）。おそらく、現在水面上に見えているモッタ・ディ・サン・ロレンツォ（Motta di S. Lorenzo）には、4 世紀末に建設されたというサン・ロレンツォ教会があったと推測される。この教会はアルティーノのエリオドロ（Eliodoro）司教によって建設された[16]。この辺りはデーゼ川、シーレ川の河口に位置し、テッラフェルマとのつながりも深い場所であることがわかる。

5 世紀、西ローマ帝国が崩壊し、ヴェネツィアはビザンティン帝国の管轄下にあった。639 年、首都オデルツォが征服されたため、ビザンティン帝国の行政機構をエラクレアに移した。その後、ビザンティン帝国領が混乱の時期を迎え、742 年、行政機構はエラクレアからマラモッコに移された。そして敵の侵入が難しいリアルトに行政機構が移された[17]。8 世紀、エラクレア（Eraclea）とイエーゾロが破壊され、住民はアンミアーナに逃げ込んだという[18]。このことから、アンミアーナに生活圏があったことも知られており、現在のサンタ・クリスティーナの南側にあるチェントレガ湿原（Palude della Centrega）の辺りが、ラグーナの中心であったとも言われている[19]。



図 40　サン・セルヴォロ
G. Caniato (a cura di), *La Laguna di Venezia, op.cit.*, p.441.



図 41　アンミアーナとコスタンツィアーカ周辺

1. S. Michele Arcangelo e S. S. Trinità di Brondolo (727-1379、後に S. Spirito に移転)
2. S. Cipriano di Terra o di Mestre (9C-1238、後に Torcello ？)
3. S. Giorgio di Pineto, Jesolo (819-1416 以後不明)
4. S. Servilio (Servolo), Martire (818-1109, 1109-1470 : S. S. Basso e Leone di Malamocco)
5. S. S. Ilario e Benedettto di Gambarare (819-1813、819 : S. Servilio (Servolo) の修道士が創設)
6. S. Zaccaria Profeta di Venezia (829-1810)
7. S. Lorenzo Martire di Venezia (853-1810)
8. S. Stefano di Altino (874 以前 -11C、Ammiana に移転)
9. S. S. Felice e Fortunato di Ammiana (899-1472, ヴェネツィアの S.S. Filippo e Giacomo または S. Apollonia に移転)
10. S. Eufemia Vergine e Martire e S. Dorotea, Tecla ed Erasma di Mazzorbo (900-1768)
11. S. Giovanni Evangelista di Torccello (958-1810)
12. S. Giorgio Maggiore (982-1806、修道士は S. Giustina di Padova へ)
13. S. S. Basso e Leone di Malamocco (10C-1109、1109- S. Servilio (Servolo) へ)
14. S. S. Secondo ed Erasmo (1034-1806, 12C : S. Secondo Martire を受け入れる、1521 : S. S. Cosma e Damiano della Giudecca と統合)
15. S. Nocolò del Lido (1053-1770, 修道士は S. Giorgio Maggiore へ)
16. S. Angelo della Polvere (1060-1447, 1331 : S. Nocolò del Lido に寄贈、1447 : 修道士は S. Croce della Giudecca へ)
17. S. Michele in Adige (1069 以前 -1303)
18. S. Giorgio di Fossone (1074 以前 -1425 頃、1443 : 史料は S. Croce della Giudecca に)
19. S. Elena di Tessera (1105-1142、1151 : 1091 年創設のマントヴァにある Polirone の修道院が所有)
20. S. S. Cornelio e Cipriano di Malamocco (881-1109、1098 : マントヴァにある Polirone の修道院が所有、1109 : Murano へ)
21. S. Giorgio in Alga (11C-19C 初)
22. S. Giorgio Papa di Venezia (1101-1773、9C 初には建物がすでにあったとされており、S. Ilario の所有がいつからかは不明)
23. S. S. Cornelio e Cipriano di Murano (1109-1817、La Salute へ)
24. S. S. Leonardo ed Erasmo di Malamocco (1111 以前 -1557 以前？)
25. S. Croce in Luprio (12C-1806)
26. S. Leone di Pineto di Jesolo (1123 以前 -1380)
27. S. Michele di Cittanova (Eraclea) (1123 以前 -?)
28. S. S. Cronelio E Cipriano di Burano (1123-19C 初)
29. S. Daniele Profeta di Venezia (1138-1806、シトー会、1138 : Piemonte にある Fruttuaria の S. Benigno の修道士に譲渡)
30. S. Leonardo di Fossa Mala (1113 以前 -1601、S. Ilario が創設、現在のマルゲーラ港の第三産御油ゾーン)
31. S. Lorenzo di Ammiana (1185-1438、1438 : S. Maria degli Angeli di Murano に統合)
32. S. Tommaso Apostolo o dei Borgognoni di Torcello (1190-1806、1669 : Madonna dell'Orto の修道院を獲得)
33. S. Angelo di Ammiana (1195-1438)
34. S. S. Filippo e Giacomo Apostoli a Venezia (1199-1419、1472 : 修道院はサン・マルコの鐘楼に)
35. S. Murano di Costanziaca (12C-13C)
36. S. Andriano di Costanziaca (12C-1438、1439 : S. Angelo di Zamenigo di Torcello に統合)
37. S. Murano Martire di Jesolo (8C-13C)
38. S. S. Marco e Cristina di Ammiana (1185 以前 (7C?)-1432、1432 : S. Antonio Abate di Torcello に統合)
39. S. S. Filippo e Giacomo Apostoli di Ammiana (1185-1387、1387 : S. Antonio Abate di Torcello に統合)
40. S. S. Giovanni Battista e Vittore di Jesolo (1211-14C)
41. S. Michele Arcangelo di Murano (1212-19C 初、カマルドリ会)
42. S. Mauro (Moro) di Burano (10C-1806)
43. S. S. Biagio e Cataldo della Giudecca (1188-1810)
44. S. Maria della Monache di Cottanova Eraclea (1228-1267)
45. S. Margherita di Caorle (1228-15C)
46. S. S. Giovanni e Paolo di Costanziaca (1228-1400、1400 : S. Antonio Abate di Torcello に統合)
47. S. Giacomo in Paludo (1228-1769、1046 : ospedale、1456 :lazzaretto)
48. S. Matteo (Maffio) Apostolo ed Evangelista di Costanziaca (1229-1295、1295 : San Matteo di Mazzorbo を創設)
49. S. Maria Celeste o Assunta in Cielo ora detta La Celestia di Venezia (1237-1810)
50. S. Margherita di Torcello (1239-1521、1521 : S. Matteo di Mazzorbo に統合)
51. S. Mattia Apostolo di Murano (1220-1806)
52. S. Antonio Abate di Torcello (1246 以前 -1806、1387 : S. S. Filippo e Giacomo Apostoli di Ammiana、1400 : S. S. Giovanni e Paolo di Costanziaca、1432 : S. S. Marco e Cristina di Ammiana を統合)
53. S. Giovanni in Littore (1267-15C)

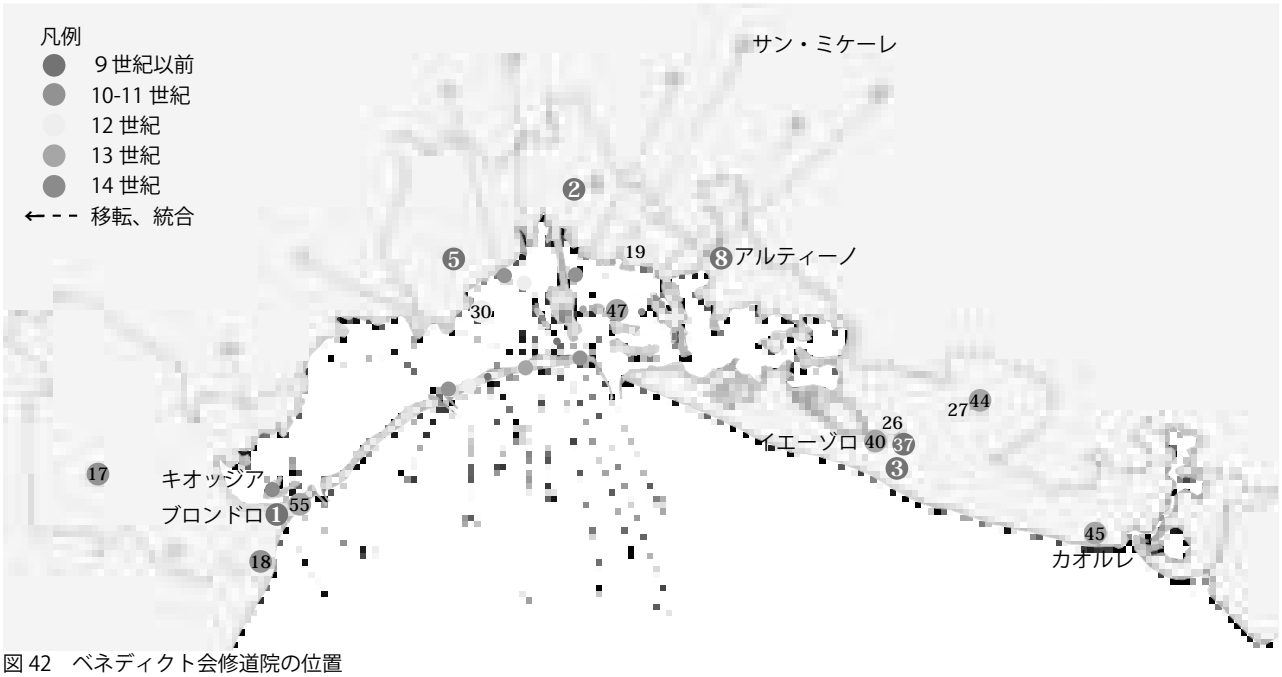
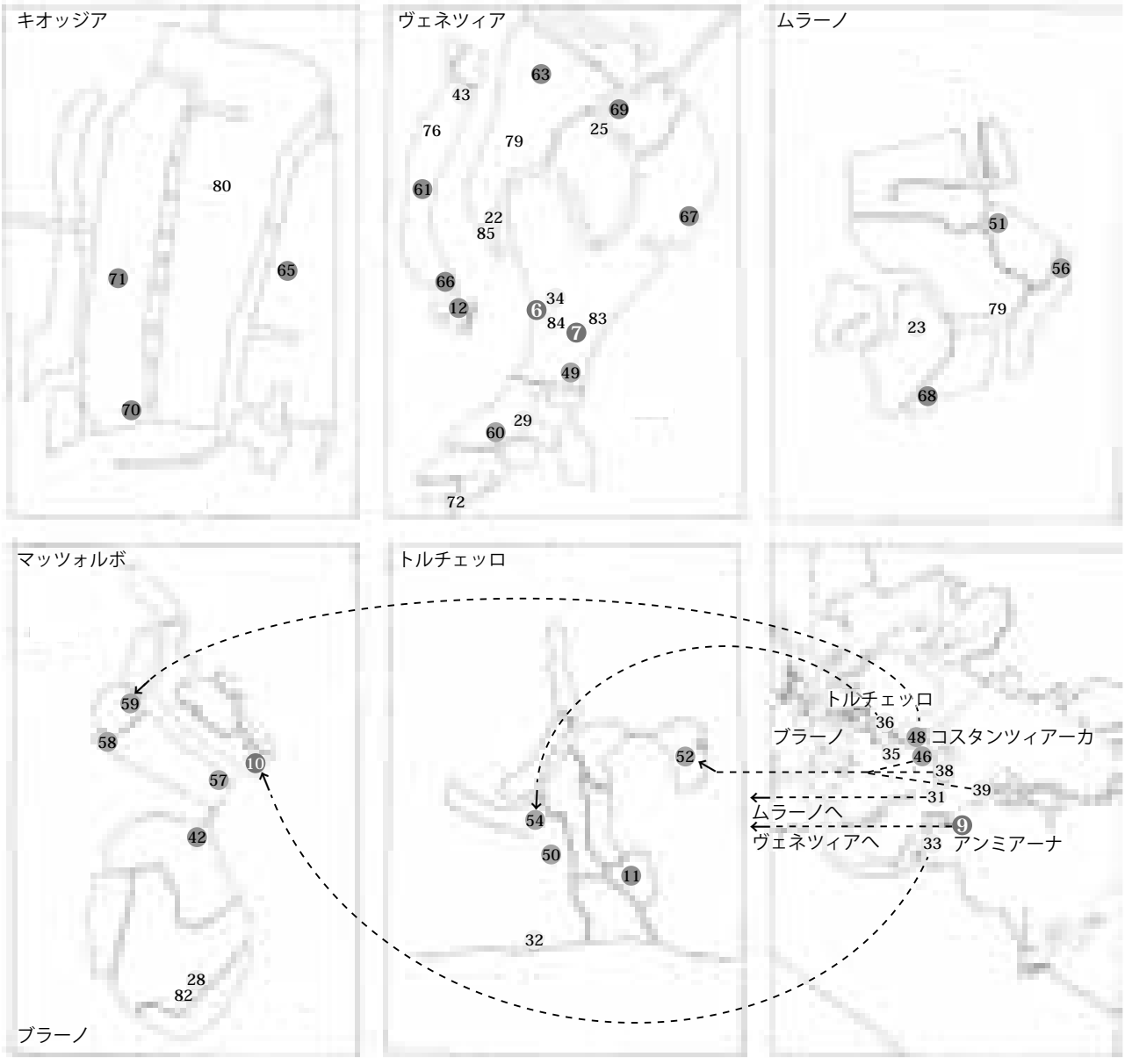


図 42　ベネディクト会修道院の位置
一覧の年代は G. マッズッコの研究をもとに編集。図は G. マッズッコ作成の図をもとに、史料の初出年代にわけてプロットしている。
Gabriele Mazzucco (a cura di), *Monasteri benedettini nella laguna veneziana : catalogo di mostra*, Venezia : Arsenale, 1983.

54. S. Michele Arcangelo o S. Angelo di Zamenigo o delle Campanelle di Torcello (1267-1668、1439 : S. Andriano di Costanziaca を統合、1549 : S. Girolamo di Venezia に統合)
55. S. Caterina del Deserto o di Chioggia Minore (1277-1379)
56. S. Matteo (Maffio) Apostolo di Murano (1280-1810)
57. S. S. Maria e Leonardo o S. Maria in Valverde di Mazzorbo (1281-1768)
58. S. Caterina Vergine e Martire di Mazzorbo (1291-1806)
59. S. S. Matteo Apostolo e Margherita di Mazzorbo (1295-1810、1295 : S. Matteo (Maffio) di Costanziaca が創設して S. Giorgio Evangelista di Torcello に貸す、1521 : S. Margherita di Torcello を統合)
60. S. Anna di Venezia (1297-1806、S. Lorenzo へ)
61. S. Croce della Giudecca (1303-1806、S. Zaccaria へ)
62. S. Nicolò della Cavana (1303-19C 初、Madonna del Monte)
63. S. Marta di Venezia (1316-1805)
64. S. Giovanni Battista in Calmaggiore di Chioggia (1321-1770、カマルドリ会)
65. S. Caterina de Ultra Canal o di Chioggia Maggiore (1330-1471)
66. S. Giovanni Battista della Giudecca (1333-1771、カマルドリ会)
67. S. Cristoforo, poi S. Maria dell'Orto, poi Madonna dell'Orto di Venezia (1350-1787、ウミリアート会)
68. S. Nicolò della Torre di Murano (1369 以前 -1439)
69. Corpus domini di Venezia (1375-1810)
70. S. Chiara, poi Santa Croce di Chioggia (1379-1806、カマルドリ会)
71. S. Caterina di Chioggia (1385-1810、シトー会)
72. S. Elena imperatrice di Venezia (1407-1810、もともと 1175-1211 : S. Elena di Auxerre がいたが、1211 : Costantinopoli によって移転した)
73. S. Spirito (1409-1806)
74. S. Andrea della Certosa (1422-1810、シトー会)
75. Ognisanti di Venezia (1472-1806)
76. S. S. Cosma e Damiano della Giudecca (1481-1806、S. Matteo (Maffio) Apostolo di Murano の女子修道院創設、1519 (1521 説もある) : S. Secondo と統合)
77. S. Maria del Pilastro di Loreo (1489-1769、ケレスティヌス会)
78. S. Maria delle Grazie di Mestre (1490-1806)
79. S. S. Marco e Andrea di Murano (1496-1806)
80. S. Francesco Vecchio o Dentro le Mura di Chioggia (1500-1806、1806 : S. Caterina)
81. S. Maria dell'Orazione di Malamocco (1512-1806)
82. S. S. Vito e Modesto di Burano (1516-1768、1768 : S. Mauro di Burano)
83. S. Giovanni in Laterano di Veneia (1551-1810)
84. S. Giorgio dei Greci di Venezia (1599- 現在、この場所は 1501 年には木造の小住宅で修道院が生活していた)
85. S. Maria dell'Umiltà di Venezia (1615-1806)
86. S. Clemente Papa (1645-1810、カマルドリ会、1160-1432 : canoniti lateranesi（ベネディクトとは別、グラードの総大司教の管轄)
87. S. Lazzaro (1717- 現在)



アンミアーナにはいくつもの教会が存在したが、現存する島としてサンタ・クリスティーナの変遷を簡単に見ておきたい[20]。

サンタ・クリスティーナには、ベネディクト会のサン・マルコ（S. Marco）教会と修道院が創建された[21]。1325 年、コスタンティノープルからサンタ・クリスティーナの遺体がこの島に運ばれ、この時から島はサンタ・クリスティーナの名前になった。1340 年、水の浸食による修道院の崩壊を恐れた修道女たちは、聖母の遺物を持って、ムラーノのサンタ・マリア・デリ・アンジェリ（S. Maria degli Angeli）に移住したが、元老院は、修道女に以前の修道院に戻るよう命令した[22]。1432 年、トルチェッロのサンタントニオ（S. Antonio）に移り[23]、1452 年には廃墟となった。そして最終的にはサンタ・クリスティーナの遺体をトルチェッロからヴェネツィアのサン・フランチェスコ・デッラ・ヴィーニャ（S. Fancesco della Vigna）に運んだという。現在のサンタ･クリスティーナは個人の所有である。現在、島には２軒家があり、ヴァッレ・ダ・ペスカと農場に利用されていると推測される。

次にもう一つの重要な島であるコスタンツィアーカについて触れておく。アンミアーナとトルチェッロの間に位置し、最も大きい島だった。コスタンツィアーカの名は、六つあった港のうちの一つに由来する。アルティーノからこの島に多くの人が逃げ込んだ。いくつか教会や修道院が存在し、アンミアーナに属していた[24]。

コスタンツィアーカの一部が残っており、現在のラ・クーラとオッサリオ・ディ・サンタリアノの島がそれにあたる。オッサリオ・ディ・サンタリアノのオッサリオは「納骨所」を意味している。塀で囲まれた島は、現在、草や木が生い茂り、上陸の難しい状態である（◆図 43）。外から見ると不気味な雰囲気を醸し出している。

ここには 1160 年、ベネディクト会のサンタドリアノ（S. Adriano）またはサンタリアノ（S. Ariano）修道院が建設された。多くのヴェネツィア貴族に支えられ裕福だった[25]。波による浸食やよどんだ空気のため、1439 年この修道院を放棄し、トルチェッロのサンタンジェロ・ディ・ザンペニゴに移った。1565 年、元老院はサンタリアノを壁で囲み、ヴェネツィアの墓地から掘り出された骨をここに集めた[26]。

このように見ていくと、単なる自然地形のように思えるバレーナ群でも、かつて人が手を加えて出来上がった地形であることが読み取れる。そうした自然をコントロールしながら積み重ねてきた風景がラグーナの価値を高めているのである。

サン・ラッザロ・デリ・アルメーニ

サン･ラッザロ･デリ･アルメーニは現在も修道院のある島である（◆図 44）。島はもともとベネディクト会のサンティラリオ修道院の所有であったが、1185 年、サンティラリオ修道院長からレオネ・パルリニ（Leone Parlini）に贈られた。そしてサン・レオネ・パパ（S. Leone Papa）を信仰する教会と修道院が創設され、ハンセン病患者を受け入れた。15 世紀末までハンセン病を受け入れてきたが、徐々に患者も減り、修道会はカステッロ地区のサンティ・ジョヴァンニ・エ・パオロのもとに集められた[27]。それがフォンダメンテ・ノーヴェ沿いにあるサン・ラッザッロ・メンディカンティである。その後、島は２世紀以上廃墟のままになっていた[28]。

現在の修道院につながるのはこの後からである。



図 43　オッサリオ・ディ・サンタリアノの入り口



図 44　サン・ラッザロ・デリ・アルメーニ
G. Caniato et al. (a cura di), *La Laguna di Venezia,* op.cit., p.444.

当時アルメニアのセバステ（Sebaste）出身のピエトロ・マヌグ・（Pietro Manug）の生い立ちから物語は始まる。彼の父親は行商人であったため、幼い頃からアルメニアやその周辺の村々を訪れていた。少年時代からずっと研究に熱中し、1696 年､20 歳で聖職者になった。その際､慰める人（consolatore）を意味する「メキタル（Mechitar)」の名前をもった。コスタンティノープルでは、仲間と文学アカデミーを設立し、本の印刷と製本技術を学んだ。しかし、カトリック教徒に対する迫害を受け、ヴェネト政府の助けで、なんとかペロポネソス半島のモドネ（Modone）に移ることができた [29]。

1715 年、モドネはトルコ軍により占領され、メキタルはヴェネツィアに移れるよう請願した。ヴェネツィアではすでに 13 世紀末から、サン・マルコ地区にあるサン・ズリアン（S. Zulian）のもとでアルメニア人のコミュニティが生活していた [30]。現在でもアルメニア通りという名前として残っており、町にアルメニア人コミュニティの存在が記憶されている。また、ヴェネツィアではベネディクト会の活動が認められていることが彼らにとって好条件であったと考えらえる。

結局､メキタルはカステッロ地区のサン･マルティーノ(S. Martino)に受け入れられた。教会の側面にある碑板にはサン･マルティーノに彼らが滞在した記憶が記されているという。1717 年、サン・ラッザロが与えられ、メキタルは 30 年かけて教会と修道院を再建した [31]。こうしてサン・ラッザッロには、現在に続くアルメニア人のベネディクト会の一派であるメキタル会が誕生したのである。

1789 年、オリエンタルの言語を備えた印刷所が設立された。アルメニア語に翻訳された書籍が、各地に拡散したアルメニア人コミュニティの元へ送られた [32]。

また、メキタル会は 19 世紀初頭、ナポレオンの政策により、唯一閉鎖されなかった修道院である。その理由は、ナポレオンが文学アカデミーを考慮したため、とある [33]。それは、アルメニア人たちが蓄積してきた知識と高い技術を認めていた現れである。都市から離れ、孤立した島だからこそ、作業に集中することができ、技術が磨かれていったのであろう。

このアルメニア人のメキタル会は 19 世紀中頃、向かい側に位置するリドに広大な土地を持っていたことでも知られ、その土地の広さから、裕福な修道院であったことがうかがえる。具体的な土地所有についてはリドの方で触れる。

現在、修道院は一部一般開放されており、修道士の案内に従って見学することができる。まずは 1498 年と刻まれた入口をくぐると、修道院の回廊にたどり着く（◆図 45)。中庭の中央にはポッツォがあり、サン・ラッザロの生活を長く支えてきた歴史を感じさせる。次に案内された教会は 1883 年の火災の後、ネオ･ゴシック様式で再建されたものであるが、その内部はモザイクで飾られている（◆図 46)。緻密な作業により完成された装飾は見事である（◆図 47)。保管されている絵画は、アルメニア人画家によるもの、ティエポロをはじめとした 17、18 世紀のヴェネトの絵画である。その作品の豊富さで修道院の廊下はまるで絵画館のようになっている。修道士のコレクションや寄贈品、さらにはミイラも展示された博物館もある [34]。そして、この島で最も有名な図書室には様々な言語で書かれた書籍が集められており、その数は約 20 万冊におよぶ [35]。4000 点もの手稿本の保管室として 1967 年に円形の建物が建設された。

最後にもう一つ付け加えておくと、ここの修道士の作るバラジャムは一部で人気が高く、華やかな香りのするジャムを求めて、わざわざ島を訪問する人もいる。こうした数々の貴重なコレクションや丁寧で緻密な仕事が評価され、現在、ラグーナの価値を高めている一つと言えよう。


図 45


図 46　聖堂の内観


図 47　モザイクに彩られた壁面

3．検疫を担った島々

ヴェネツィア共和国の繁栄にとって重要な施設として、「ラッザレット（lazzaretto）」と呼ばれる伝染病用の隔離施設が挙げられる。海洋都市国家ヴェネツィアは東方貿易で財を成してきた一方で、東方の伝染病も輸入してしまうことにつながった。その結果、伝染病がヴェネツィアを襲い、人口を半分に減少させた年もあった。そうした猛威を振るう伝染病をヴェネツィア本島の外側で食い止める目的で、ラグーナの島々にラッザレットが設立された。ラッザレット・ヴェッキオ、ラッザレット・ヌオーヴォ、ポヴェリアである（◆図 48）。ここではそれら島を歴史的にたどりながら、島々の役割を見ていきたい。

ラッザレット・ヴェッキオ

リドの正面に位置するラッザレット・ヴェッキオの歴史は、ペスト患者を治療する施設を建設した島として知られる。この島の歴史は、1249 年、アウグスティノ隠修士によってサンタ・マリア・ディ・ナザレト（Santa Maria di Nazaret）教会が建設された時にさかのぼる。島には、キリスト教の聖地へ向かう、または、そこから戻ってくる巡礼者のために宿泊施設も建設された。そのため、かつてこの島は「ナザレトゥム（Nazaretum）」と呼ばれていた[36]。ナザレトは英語でナザレスと言い、現在のイスラエルの都市名である。このことから、この島は次第に東方から来る人の集まる場所となっていったことが想像される。

その後 1423 年、聖ベルナルディーノ・ダ・シエナ（S. Bernardino da Siena）の助言により、共和国政府は、伝染病患者や伝染病の流行っている場所から来た商品を集める施設を建設した。この施設では、患者に食事が振る舞われ、薬が処方された。施設の管理は、塩の会計（Ufficio del Sale）の収入の一部で支えられた[37]。

ナザレトゥム島が選ばれた理由として、イスラエル方面からの巡礼者が多く滞在していたほかに、すぐ近くに位置する島で、すでに 12 世紀にはハンセン病患者（lebbroso）を受け入れていたことも挙げられる[38]。ハンセン病患者を受け入れるようになった後、この島の名前は「サン・ラッザロ（S. Lazzaro）」になった[39]。この名は、新約聖書のなかに出て来る人物に由来する。全身できもので覆われた「ラッザロ」は病死したが、キリストによって蘇らされた。現代医学では、ハンセン病の感染力は非常に低いとされているが､医学の発達していなかった当時においては､ハンセン病の症状からヴェネツィア本島から隔離することが望ましいと考えられたのであろう。こうしたヴェネツィア本島にとって厄介な施設がサン・ラッザロに位置していたことから、伝染病患者を隔離する施設が「ナザレトゥム」に立地したと推測される。

その後､「ナザレトゥム」は「ラッザレット」と呼ばれるようになり､1468 年､新たな隔離施設がほかの島に出来た後､その島と区別するために「ラッザレット」は「ラッザレット･ヴェッキオ」と呼ばれ､後者は「ラッザレット･ヌオーヴォ」と呼ばれるようになった。

ラッザレット・ヴェッキオの施設に関して、1429 年には患者用に 80 部屋、1484 年にはベッドが 209 と記録されており[40]、隔離施設がいかに機能していたかを想像することができる。

そして 1485 年、検疫に関する衛生の行政官（Magistrato di Sanità）がつくられ、診察や検疫期間などの予防対策が講じられた[41]。

16 世紀後半、ラッザレット・ヌオーヴォと同じように海から来た商品を検疫期間の 40 日間、保管し、殺菌する場所としても利用された。検疫についてはラッザレット･ヌオーヴォのところで詳しく触れる。1630 ～ 1631 年、ヴェネツィアで猛威を振るったペストの後、商品の殺菌を専用に行う倉庫が建設された[42]。この時代、伝染病患者を治療する場所から、海洋の検疫所にシフトしていったのである。

18 世紀の版画には塀で囲まれた島が、人を寄せ付けない閉鎖的な雰囲気を醸し出している。また教会と鐘楼の位置する宗教的な空間を感じさせる。その周りには煙突を配した建物が密に立地し、島内で生活していた様子もうかがえる（◆図 49）。

1813 年の平面図から、島の東西それぞれに桟橋が伸びており、主要な動線を読み取ることができる（◆図 50）。また、東側と西側で異なる空間構成であることがわかる。西側には教会が立地し、その周辺には小さい部屋が並べられている。飲料水を確保するポッツォもあることから、住空間であったことも想像できる。一方東側は、巨大な商品用の倉庫が並べられている。おそらくこの違いは、政府が検疫所として島を強化する時代に、東側を埋め立て、倉庫群を配置したと考えられる。

その後ラッザレット・ヴェッキオは、19 世紀の中頃まで商品の検疫所として機能し続け、その後 1965 年まで軍の倉庫に充てられた。現在は一部を博物館として開放しており、発掘調査が続けられている。

ラッザレット・ヌオーヴォ

1456 年、伝染病対策に関する新たな提案が持ち上がった。1423 年にサン・ラッザロの近くにラッザレットが建設され、伝染病患者が送り込まれていたが、その島とは別に、伝染病を完治するまで滞在させる島の計画が議論されたのである [43]。おそらく伝染病の蔓延が深刻化し、ラッザレットをさらに拡大しようとしたのではないかと考えられる。

計画では、サン・ラッザロ（現在のサン・ラッザロ・デリ・アルメーニ）の近くに検疫期間滞在するための新たなラッザレットを配置したかった。サン・ラッザロのハンセン病の療養所を一時的にサン・クレメンテに、続いてサン・ジャコモ・イン・パルード（S. Giacomo in Paludo）に移した。この時期、サン・クレメンテの修道院には数名の修道士が残っているのみであり [44]、後者の修道院は廃墟であったため [45]、患者を受け入れる施設に選ばれたと想像される。

そして、アドリア海とラグーナの間に細長く横たわるペッレストリーナ島に位置するサン・ピエトロ・イン・ヴォルタ（S. Pietro in Volta）に、療養所（convalescenziario）の建設を決定する。しかし経済的理由により、1456 年 8 月 31 日、建設は中断した。その後、海から来た人たちがヴェネツィア本島に入る前に、伝染病にかかっていないかを調べるため、30 日間その人たちを隔離する必要性が再提案され、サン・ピエトロ・イン・ヴォルタの療養所計画は再開された [46]。

こうした伝染病の予防には持続的に多額の投資が必要であった。病気が流行するごとに委員を設置し、対策が講じられてきたが、1460 年、マッテオ・ヴィットゥリとパオロ・モロジーニは、予防対策に投資しながら持続的に公衆衛生を管理する固定の行政官の設立を緊急に通告した [47]。そして、伝染病を阻止する新たな機関として 1468 年 7 月 18 日の政府の勅令により、サンテラズモの東側にラッザレットが建設された。すでに存在していた「ラッザレット」と区別するため、新たに建設された島を「新しい（ヌオーヴォ）」という意味で「ラッザレット・ヌオーヴォ」と呼ばれた。

ラッザレットが置かれる以前のこの島について触れておこう。この島は青銅器時代から人の存在が確認されており、古代ローマ時代の遺跡も見つかっている [48]。アルティーノからトルチェッロを通ってアドリア海へ抜ける途中に位置し、古

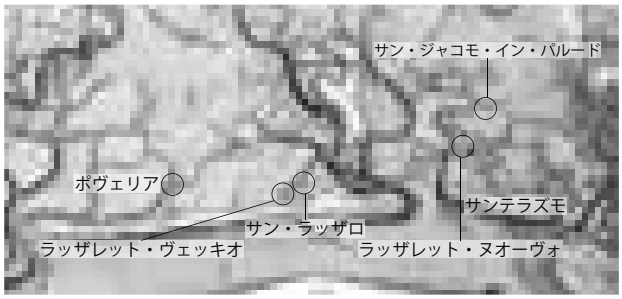


図 48　1762 年　ラグーナの地図
A.S.Ve., *S.E.A.,* Disegni, *Laguna*, dis. 167.
G. Bozzato, M. Busarello, P. Santostefano, *Cavallino Treporti : Atlante delle trasformazioni : di un territorio tra mare Adriatico e laguna di Venezia : 1552-2010*, Cavallino-Treporti : Associazione Culturale Tra mar e laguna; Comune di Cavallino-Treporti, 2014, p.51.

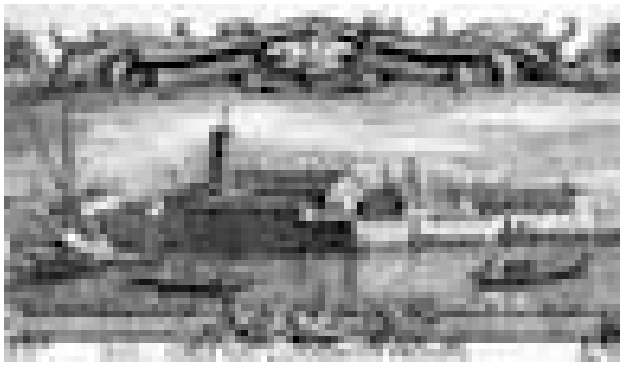


図 49　18 世紀 ラッザレット・ヴェッキオの外観
Giorgio e Maurizio Crovato, *Isole abbandonate della laguna veneziana*, Venezia : S. Marco Press, 2008, p.130.

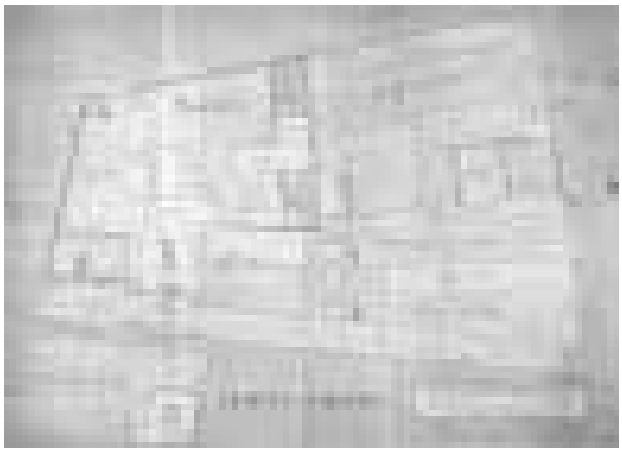


図 50　1813 年　ラッザレット・ヴェッキオの平面図
A.S.Ve., *I. R. Magistrato di sanità marittima*, b. 60.
G. Caniato et al. (a cura di), *La Laguna di Venezia*, op.cit., p.437.
ラッザレットは橋で繋がれた二つの島で形成されていた。小さい方の島には火薬を監視する兵士用の宿泊所があった。大きい方の島は長方形で、長辺が 350m、短辺が 180m であった。建物が並べられ、小広場と二つの中庭があった。小広場には修道院長とその補佐修道士の住居、道具用倉庫、ポッツォ、伝染病の疑わしい人が検疫期間過ごす施設があった。さらに修道院の中庭には、地方に戻った地方総監（provveditori generali）とヴェネトの統治官（rettori veneti）の住居、そして教会があった。Giannina Piamonte, *Litorali ed Isole : Fuida della Laguna Veneta*, Venezia : Filippi editore, 1975, p.99.

くからテッラフェルマへの水の道を監視する場所として機能していたという。史料では 1015 年までさかのぼることができ、島は「ヴィーニャ・ムラータ（Vigna Murata）」と呼ばれていた[49]。ヴィーニャはブドウ畑、ムラータは壁で囲まれたことを意味し、塀のなかでブドウを栽培していたと推測できる。1107 年、島はサン・ジョルジョ・マッジョーレ修道院に所有され、サン・バルトロメオ教会が建設された[50]（◆図 51）。サン・ジョルジョ・マッジョーレ修道院はベネディクト会の修道院であることから、ここでもラグーナにおけるベネディクト会の活動が見られる。

1468 年、この島は地中海の様々な海から来た伝染病（morbo）の疑いのある人を滞在させる場所となった。ヴェネツィアニ入る前に、疫病の潜伏期間とされる 40 日間島に滞在させ、病気が発症しないか確認した。この 40 日間のことをクアランテナ（quarantena、40 はクアランタ quaranta）と言い、現在では検疫期間を意味する言葉として使われる。英語の検疫所（quarantine）はクアランテナが語源である。

このラッザレット・ヌオーヴォの財源もまた、塩の会計（Ufficio del Sale）であった。この時、所有者のサン・ジョルジョ・マッジョーレ修道院に 1 年で 50 ドゥカートの賃料を払った[51]。

1552 年の鳥瞰図から教会と鐘楼に連続するように、煙突を配した建物が中庭を取り囲んでいることがわかる（◆図 52）煙突の数から多くの人がここで生活していたと想像される。この建物の上側には壁で仕切られた墓地と、運河から引き込まれた場所には船を係留することができるヴァーナ（Cavana）も描かれている。

この土地が選ばれた理由として、アドリア海の出入り口に近いが、サンテラズモの存在により波が安定し、船が付けやすかったという地理的条件が考えられる。またバレーナ地帯であることから、新たに大きな施設を建てられるような広大な敷地を確保しやすかったと推測される。国営造船所の近くであることや、サン・ジョルジョ・マッジョーレ修道院が所有していたことも、誘致の好条件に関係していたのかもしれない。

ラッザレット・ヌオーヴォで重要な建物は 1560 年前後に建設されたテゾン・グランドである[52]。海から運ばれて来た商品をヴェネツィアに届ける前に殺菌するための施設で、屋根付きのポルティコを配した非常に通気性の良い構造になっている。殺菌には、セイヨウビャクシン（ginepro）やローズマリーのような香草の煙が使用された。この施設は長さ 102m、幅 22m もあり、ヴェネツィアの公共施設のなかでは、国営造船所の縄の製造所であるコルデリアの次に大きい建築である[53]。現在この建物を見学することができ、壁の内側には商人、バスタツィ（bastazi）という荷物を運搬する人（facchini）、検疫に関する衛生の行政官の管理者（guardiani）などの存在を示すオリジナルの文字や絵が無数に残っている（◆図 53）。これはある時代、衛生思想で石灰を塗っていたが、考古学調査の際、石灰を剥がしたところ、オリジナルの文字や絵が出てきたという。

16 世紀後半、検疫に関する様々な建物が建てられた。1576 年、フランチェスコ・サンソヴィーノは「100 部屋の設置」を記録している[54]。16 ～ 18 世紀の復元図には、煙突がずらりと描かれている（◆図 54）。

またもう一つ特記すべき施設は火薬倉庫である。16 世紀の戦いにおいて、大砲の重要性は極めて高かった。そのためヴェネツィア政府は火薬やその原料を保管する倉庫をテッラフェルマの多くの都市やラグーナ内に建設したのである。火薬倉庫は尖塔状の屋根をもち、「火薬の塔（torresini da polvere）」とも呼ばれた[55]。16 ～ 18 世紀の復元図には 2 個所描かれており、そのうちの一つを現在も見ることができる（◆図 55）。イストリア産の石で頑丈に作られている。ラッザレット・ヴェッキオはこうした危険物を保管する役割も担い、ヴェネツィアを支えていたのである。この火薬倉庫の存在から、すでにナポレオン支配下以前に島を軍事的に利用していたことがわかる。



図 51　サン・バルトロメオ教会の跡地



図 52　1552 年　ラッザレット・ヌオーヴォの鳥瞰図
ラッザレット・ヌオーヴォの上側にある陸地部分はサンテラズモである。A.S.Ve., *S.E.A.,* Disegni, *Lidi*, dis.3.
G. Caniato et al. (a cura di), *La Laguna di Venezia,* op.cit., p.155.

19 世紀から 1975 年まで軍事目的で使用された [56]。現在は博物館として開放され、エコス・クラブ（Ekos Club）により発掘調査が行われている。その調査隊の住宅もある。

ポヴェリア

ヴェネツィア政府は 1423 年にはナザレトゥムに、1468 年にはヴィーニャ・ムラータにラッザレットを置き、1485 年には検疫に関する衛生の行政官を設置して本格的に伝染病対策をしてきた。そして 16 世紀後半には商品を殺菌する施設を建設するなど対策を強化してきた。しかしこうした対策を講じるも、長い間伝染病との戦いは続いていた。さらに 1782 年には、ポヴェリアにラッザレットを設けることを決め、島は「ラッザレット・ヌオヴィッシモ（lazzaretto Nuovissimo）」と呼ばれるようになった [57]。現代では、検疫所が空港や港湾の国際ターミナルに置かれ、その国の最前線で感染症を予防している。そう考えると、ポヴェリアはマラモッコ港とサン・マルコ水域を結ぶサン・スピリト運河の河口に位置し、様々な海から来た商船を立ち寄らせる場所として理に適っている。

では最初にこの場所について歴史的に触れておきたい。島の古い名称はポピリア（Popilia）という。一つの説は植物のポプラ（pioppo）のラテン語である「ポプルス（Populus）」に由来するもの。もう一つの説はリミニとアクイレイアを結んだローマ街道の「ポピリア・アンニア（Popilia Annia）通り」に近いというものである。5 〜 6 世紀、バルバリ族の侵入によりパドヴァやエステから逃亡して来た人々に避難場所として島が提供された [58]。

809 年、ヴェネト公国の首都であるメタマウコ（Metamauco）の防衛の役割を担っていた。この時、住民はフランク王国から逃げるべく、リアルトに移り、ポヴェリアは放置された [59]。

864 年、ヴェネツィア貴族の陰謀で、ピエトロ・トラドニコ総督が殺され、総督の使用人と奴隷はドゥカーレ宮殿に 40 日間閉じ込められた。その次の総督であるオルソ・パルテチパツィオ総督は、彼らにポヴェリアに住むことを許可し、たくさんの特権を与えた。その結果、ポヴェリアは 1 世紀も満たないうちに 200 家族になり、後に家は 800 軒にのぼったという [60]。首都だったメタマウコのすぐ近くに位置することから、当時この辺りは住みやすかったのだろう。その理由として、産業が育っていたことが挙げられる。数多くの文書や商取引の史料によると、この島は、漁業や塩の生産活動で経済的に発展した。この島の特権は、マラモッコ港から入る公共や個人の船を曳航（えいこう）し、縄を提供して係留させる、というものであった。また 100 歳以上の高齢者が珍しくないほど、健康に生きられる新鮮な空気で島は有名だったという [61]。ラグーナの自然環境の良さを表している伝説である。そして島はいつしか「ポヴェッジャ（Poveggia）」、「ポ

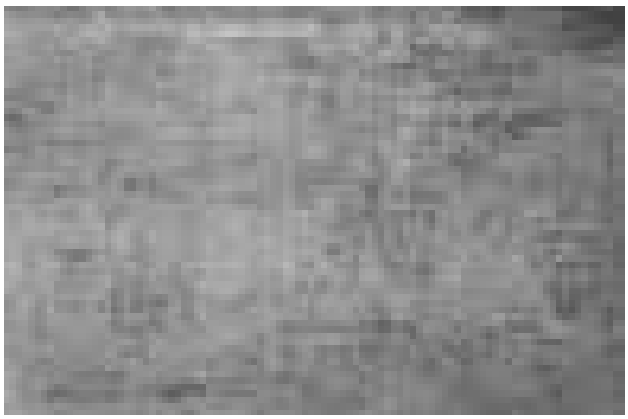


図 53　壁に描かれた当時の文字や絵



図 55　16 世紀後半に建設された火薬倉庫

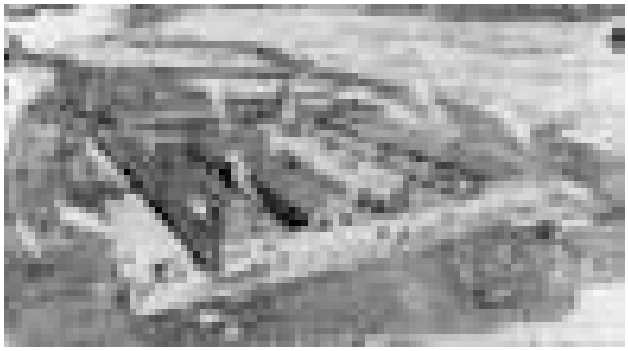


図 54　16 〜 18 世紀のラッザレット・ヌオーヴォ復元図
（作成：Giorgio Barletta）
Gerolamo Fazzini (a cura di), *Venezia : Isola del Lazzaretto Nuovo*, Venezia : Tipo grafia Luigi Salvagno, 2004, p.66.
商品を殺菌する施設やそれに携わる人たちの住居が建設された。検疫委員会（Consiglio dei Quaranta）によって 4 年毎に選出された執政官（priore）の住居もあった。保管された商品を監視する役目を担った。島内の 100 部屋の不足時には、サンテラズモにも居住空間を整備した。古いガレー船や 3 本マストの戦闘用帆船が住居に転用された。G. Piamonte, *op. cit.*, pp. 68-70.

ヴェジャ（Povegia）」と呼ばれるようになった。

この頃、島は行政長官（podesta）によって管理された[62]。

ポヴェリアは次の局面を迎える。1379年、ジェノヴァとの戦いであるキオッジア戦争の間、要塞が建設された。それが現在の「オッタゴノ（Ottagono 八角形）」である。この八角形島は、16世紀につくられる八角形島のモデルとなった。キオッジア戦争の間、ポヴェリアの住人はジュデッカ、ヴェネツィアのサン・トロヴァーゾ、サンタニェーゼの地区に移住した[63]。

その後、ポヴェリアに戻った時、面積は水や嵐、地震によって縮小していた。人口は激減したが、何人かは島に残り、次のような従来の特権が与えられた。税金の免除、マラモッコ港での船の曳航、海との結婚の祝祭でお召し船の出入りをする際の総督の護送、一部の高齢者による魚の自由売買、総督が指揮権をもつ以外の軍事的事業の実施である[64]。

1527年、カマルドリ会修道士（Camaldolese）は修道院を建設するため、政府からポヴェリアを無償提供された[65]。カマルドリ会はベネディクト会から派生していることから、ここでもベネディクト会の活動が見られる。16世紀の島を示した詳細な図があり、島の中央にサン・ヴィターレ教会が描かれている[66]（◆図56）。この地図の左下には八角形の島があるはずだが、この地図には描かれていない。島の右下にリーヴァ（riva）と書かれた階段状の岸があり、ここから島に上陸するようである。テザ・カラファイ（teza calafai）と記載された建物は、ラッザレット・ヌオーヴォで取り上げたテゾン・グランドのように、ポルティコを配した開放的な建物である。ここに小舟が保管された[67]。

1661年、島の再建を試みるも、人が集まらなかった[68]。このことから、この頃は人がほとんど住んでおらず、廃屋状態に近かったと想像でき、検疫システムをさらに強化しようとしていた時にちょうどすぐ使えそうな土地であったと推測される。

1777年、検疫に関する衛生の行政官の管轄になった。漁船はリド港方面ではなく、ポヴェリア運河方面に通るようにさせられた[69]。ポヴェリアを検疫で使用するにあたり、商船と漁船の航路を整備したことがわかる。

1782年、ポヴェリアはヴェネツィアに入港する商船の乗組員の感染症検査と、商品の殺菌のための場所になった。この頃の殺菌方法はこれまでの薬草のほかに、塩素の蒸気や硫黄のけむりで行われ、商品や郵便物は徹底して殺菌された。また1793年、1799年に入港した商船からペストが確認され、ポヴェリアは一時的にラッザレットとして利用された[70]（◆図57）。このようにポヴェリアは1797年ヴェネツィア共和国崩壊以後も検疫の役割を担っていた。

1805～1814年、ポヴェリアには、様々な専門科を設けた伝染病院が設立された[71]。この間、1808年の運河の浚渫作業により、北側の部分が埋め立てられ、現在見る三つの島が完成している（◆図58）。1814年、オーストリア政府下で、港湾検疫管理局（Magistrato di Sanità Marittima）に譲渡される。1831～1837年、コレラが全ヨーロッパを襲ったが、ヴェネツィアでは検疫システムのおかげで大きな痛手とはならなかった[72]。

オーストリア支配の時代に起きた興味深い出来事を挙げておく。1828年4月28日、エジプトの副国王からオーストリアの皇帝、フランチェスコ1世への贈り物がポヴェリアに降ろされた。その贈り物はなんとキリンであった。ヴェネツィアで大きな話題になり、この珍しい動物を一目見ようと、検疫期間に多く人が島を訪れたという[73]。

こうしたラグーナの島々が検疫の役割を担い、ヴェネツィアを支えてきたのである。

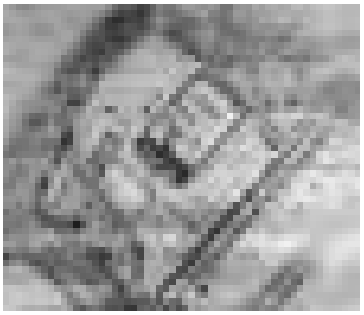


図56　16世紀　ポヴェリアの地図
A.S.Ve., *S.E.A.,* Disegni, *Laguna*, dis. 155.
G. Caniato et al. (a cura di), *La Laguna di Venezia,* op.cit., p.150.

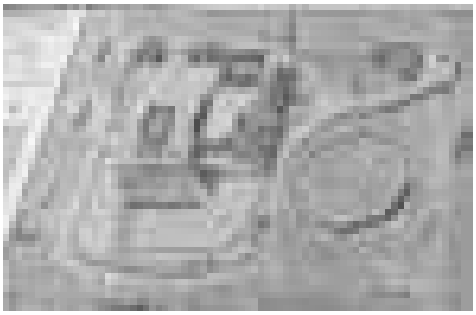


図57　1793年　ポヴェリアの鳥瞰図
BMCVE, Ms. P.D., b.724 c/V.
Ibid., p.431.



図58　現在　ポヴェリア
Giorgio e Maurizio Crovato, *op. cit.*, p.111.

4．19 世紀　軍事施設として利用される島々

19 世紀初頭、ナポレオンの政策により、修道院が廃止されラグーナの島々は新たな一面を迎える。

その代表的な動きとして、修道院が廃止され、共同墓地ができたことはよく知られている[74]（◆図 60）。もともとヴェネツィアでは、死者の遺体は所属する各教区の教会堂内や広場の片隅に分散して葬られていた[75]。しかし、ナポレオンの命により、ヴェネツィアの北側に位置するサン・クリストフォロとサン・ミケーレを統合した島に集約された[76]。

もう一つ新しい動きとして、ラグーナの軍事的強化である。16 世紀、カンブレー同盟軍との戦いの後、ラグーナの軍事的政策が行われたが、それをさらに強化する政策が行われた。

軍事政策の意図を示すものとして 1801 年に作成されたヴェネツィアの軍事用の地図がある（◆図 59）。この地図には要塞化の場所、島・運河・集落の名称が記載されている。要塞化の場所に関しては、それぞれの潮流口に位置する要塞の平面図も掲載され、ラグーナの入り口を堅固に守る意図が読み取れる。要塞化の場所の一覧には潮流口の要塞名のほかに大砲の配置場所や、塔の位置も記載されており、島の具体的な利用を知ることができる。大砲はキオッジアの南に位置するブロンドロ港付近と、ヴェネツィア本島を囲む用に配置されている。

この地図に記載されていないものでは、軍事目的の倉庫や兵舎の利用もラグーナの軍事政策の例として挙げられる。1807 年の法令により、修道院やスクオーラ（信徒会）が廃止され、その建物の多くが倉庫や兵舎などの軍事施設に転用されたのである。ラグーナの島々はオーストリア支配下、イタリア統一後も軍事的な利用が続き、20 世紀半ばまで国有地であったところが多い。

ヴェネツィア本島内でも修道院から兵舎の転用はあったが、ラグーナ内では、例えば、現在修道院のあるサン・フランチェスコ・デル・デゼルトが挙げられる。修道院としてずっと続いていたわけではなく、一度兵舎や爆薬倉庫として利用されていた。1856 年、オーストリア支配下で島はヴェネツィアの総大司教に寄贈され、1858 年、フランシスコ会の修道士が戻り、現在に至る[77]。サント・スピリトの修道院も兵舎や火薬倉庫に転用され、第二次世界大戦まで使用された[78]。サ

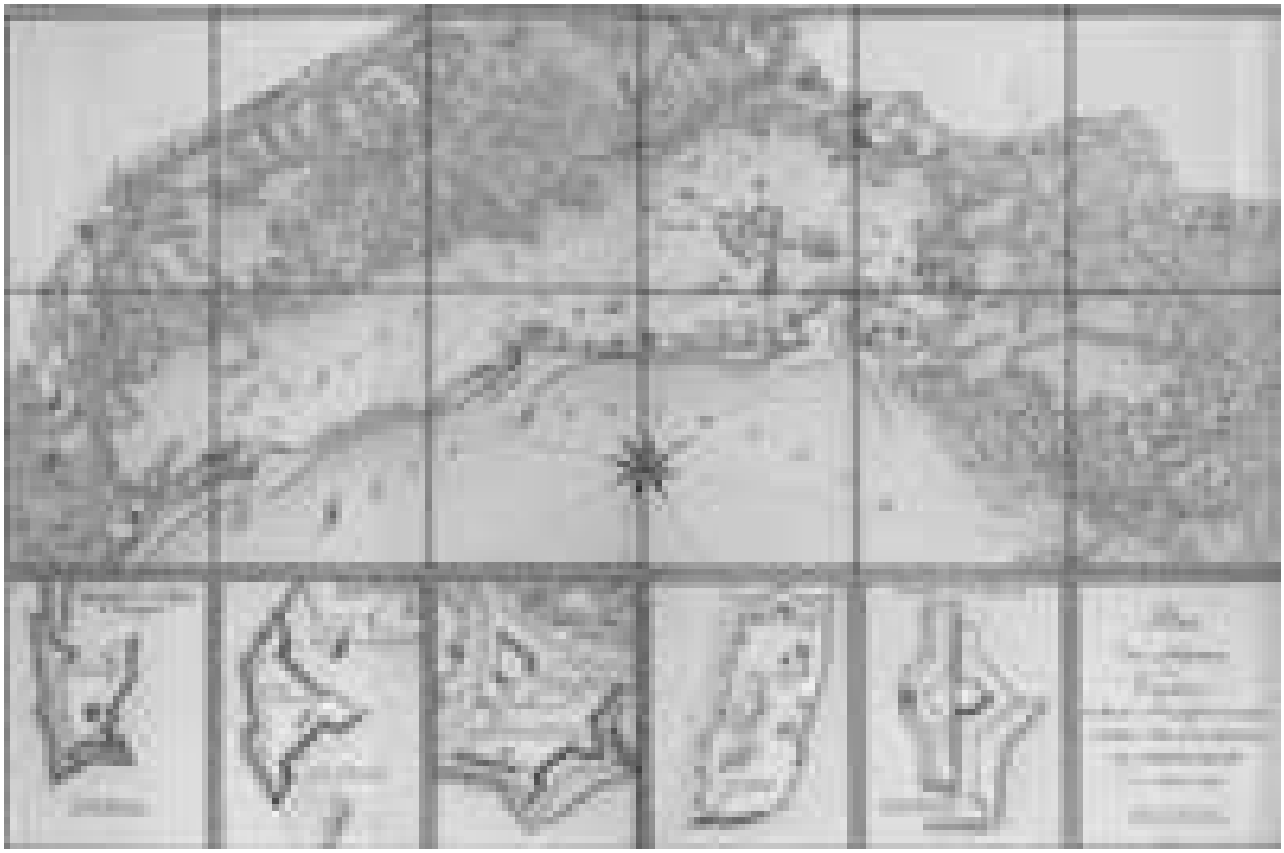


図 59　1801 年　ラグーナの軍事用地図　キオッジア、サン・ピエトロ、アルベローニ、サン・ニコロ、サンタンドレア要塞の平面図　　ウィーン、Osterreichische National Bibliothek, Alb. 157/26.
G. Caniato et al. (a cura di), *La Laguna di Venezia,* op.cit., p.264.

ン・ジャコモ・イン・パルードでも兵舎に活用された[79]。このように、修道士の居住空間を備えた修道院は、兵舎として転用するのは理に適っていた。さらに島という特殊な立地であるために、管理も行いやすかったと考えられる。

この軍事政策はオーストリア政府下でさらに強化された。1848~1849 年、ヴェネツィアが独立をする。その後、オーストリア政府は新たな防衛政策に乗り出すのである。ラグーナ全体の防衛を示す地図が 1850 ～ 1862 年に作成されている（◆図 61）。この地図からヴェネツィア本島に近いリドとサンテラズモに大砲の設置個所が示してあり、アドリア海からの攻撃を防衛しようとしたことが読み取れる。リドではここまで多くは実現しなかったが、数個所に軍事施設が配置された。リドについては後に取り上げる。

サンテラズモは農地の広がる野菜供給島としてよく知られている。特にアーティーチョークは有名である。しかし、もう一つの役割がこの島にはあった。この時代の地図を見てもわかるように、サンテラズモはアドリア海に面しており、ラグーナとアドリア海の境目に位置する島の一つであった。現在のような潮流口になるのは、イタリア統一後に行われる 1882 年の土木事業である[80]。つまり、それまでは外洋に接していたため、ラグーナに入港する船を監視する役目があった。レ・ヴィニョーレ方面の島端には、1813 年に港を守るためにつくられた円形の要塞がある（◆図 62）。オーストリア支配下では、反乱の間、マッシミリアーノ皇帝が要塞に避難した。この時からこれはマッシミリアーノ塔（または要塞）と呼ばれるようになった。第二次世界大戦まで要塞のように使用された[81]。

また、サンテラズモの北側にある小さなクレヴァン（Crevan）にも軍事基地を計画したことがわかる。この辺りまでラグーナを防御するに値するエリアであったと想像される。

そのほかに軍事的に使用された島の例を挙げておく。

サン・ニコロの西側に位置するラ・チェルトーザ（La Certosa）は、射撃演習場として使用された[82]。イタリア軍に管理された後、長年放置され、国有地から市の所有に移った[83]。

サンタンドレア要塞とつながっているレ・ヴニョーレ（Le Vignole）には広い運河があり、1920 年代からここは水上機基地として利用された[84]（◆図 63）。現在も島の一部は軍事基地である。



図 60　サン・ミケーレの墓地

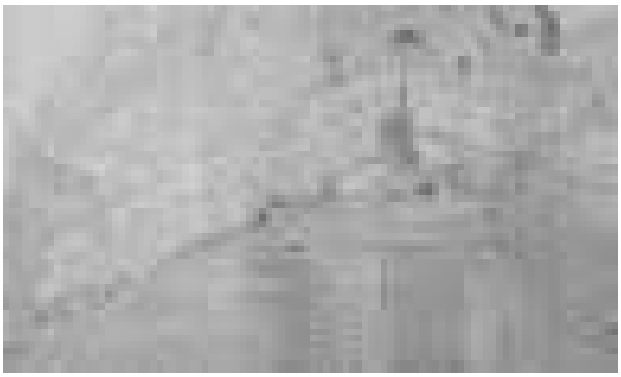


図 61　1850 ～ 1862 年　ラグーナの軍事機能を示した地図
ウィーン、Kriegsarchiv, Ausland Ⅲ , Venedig 13.
G. Caniato et al. (a cura di), *La Laguna di Venezia,* op.cit., p.265.



図 62　サンテラズモのマッシリミアーノ塔
Ibid., p.428.



63　チェルトーザ　水上機の発着
F. Ogliari, A. Rastelli, *Navi in città : Storia del trasporto urbano nella Laguna Veneta e nel circostante territorio*, Milano : Cavallottieditori, 1988, p.345.

5．病院が配置された島々

ラグーナの島々の役割として病院もあった。すでに 12 世紀にはサン・ラッザロではハンセン病患者を受け入れ、隔離病棟のように機能していた。ラッザレット・ヴェッキオでもペストの隔離病棟の役割を担っていた。1725 年、サン・セルヴォロは軍事病院となり、規模を拡大していった。こうした共和国時代から病院を島に設立、患者を隔離する動きがあった。この役割は共和国崩壊以後も続き、20 世紀に入っても続いていた。ここでは 19 ～ 20 世紀の病院について島ごとに見ていく。

サン・クレメンテ

サン・クレメンテはジュデッカの南に位置し、マラッモッコ潮流口とサン・マルコ水域を結ぶ運河沿いに立地する（◆図 64）。もともとここには修道院が建っており、1522 年から、貴族用のラッザレットになった。伝染病の流行する場所から来た人が検疫期間中滞在する場所となったのである [85]。その時のエピソードとして、次のようなものがある。

1630 年、サン・クレメンテに検疫期間（quarantena、40 日間）で過ごしていたマントヴァの大使は、ペストにかかっていた。島で働いていた家具職人にペストをうつしたが、家具職人は自分の住んでいたヴェネツィアのサンタニェーゼ（S. Agnese）に戻っていた。その結果、家族にペストを移してしまい、ヴェネツィアでたちまち大流行したという。この時に建設されたのがマドンナ・デッラ・サルーテ教会である [86]。

その後、ナポレオンの修道院廃止まで修道士の活動の場として利用された [87]。

再び隔離施設として利用されるのはオーストリア政府下である。

1855 年、はサン・クレメンテにヴェネト修道会（province venete）管轄の中央女性精神科病院（Manicomio Centrale Femminile）を創設した。それ以前の精神病患者は 1804 年からサン・セルヴォロ、1834 年にはサン・ラッザロ・デリ・アルメーニで治療されていた。

1858 ～ 1873 年、サン・クレメンテでは崩壊した修道院を改修し、患者を多く受け入れるようにした。1932 年、サン・クレメンテの精神科病院は県の経営になり、主にヴェネツィアからの患者、男女を 900 人を受け入れた。県内から来る患者はサン・セルヴォロに受け入れた [88]。

このように島は隔離施設として機能してきた。精神病患者が隔離され、治療を受けることはどの国でも行われており、日本もその一つである。しかし、イタリアではこの家族、そして地域から離された環境のなかで治療することに疑問をもち、世界でも先駆けて精神科病院を閉鎖するのである。その政策は 1978 年から始まり、徐々に減らしていった。

このような動きのなか、サン・クレメテも 1992 年に閉鎖された [89]。

サッカ・セッソラ

この島は 1870 年にスタツィオーネ・マリッティマの運河の掘削による泥で、人工的につくられた新しい島である（◆図 65）。サッカ（sacca）は埋め立てられた場所によく使われる単語である。ほかにもジュデッカの端に位置するサッカ・フィゾラ、サッカ・サン・ビアジョなどがある。セッソラ（sessola）は、船底の湾曲部分や船底から水を取り出すのにヴェネツィアの人が使う木製のシャベルの形に似ているところから来ている。現在島の名前はローゼ（Rose）と呼ばれる。最初はブドウの木、菜園、樹木のある島だった。その後、石油を保管するための倉庫が建設された [90]。

隔離病棟として利用されたのは、1911 年、ヴェネツィアではコレラが流行った時である。この年のコレラの様子はドイツの作家トーマス・マンの『ヴェニスに死す』にも描かれている。

サッカ・セッソラでは、倉庫の一部が隔離病棟（ラッザレット、lazzaretto）に用いられた。1914 年、肺結核の患者をサッカ・セッソラに移した。後にグラツィアに分館が建設される。

新たに別棟を増築し、病院は「サン・マルコ結核療養所」と呼ばれた。第一次世界大戦中、療養所は閉められ、1920 年に再開した [91]。

敷地内には、1921 年に建設されたネオ・ロマネスク様式の教会が、中世から存在したかのように思わせ、島の新しさを感じさせない（◆図 66）。1931 年には、新たな病院の建設を始め、1936 年に開業した [92]。船で直接建物の内部にアクセスできるようになっており、島に立地するメリットを最大限に活かした建物であることがわかる。この時代、運河から直接建物にアクセスできる建築が再度建てられる時期でもあり、水と人との関係が再構築された時代なのである。その

例をここでも確認することができた。

また、1975年頃は、公共交通の路線があり、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニのヴィットリオ・エマヌエレ2世の像の前から10番の水上バスでこの島に行くことができたという[93]。

そして1978年の法律により、1980年に病院は閉鎖した。

ラ・グラツィア

最後にラ・グラツィアの例を見ておく（◆図67）。この島はサン・ジョルジョ・マッジョーレの南に位置する。10世紀末、サン・ジョルジョ・マッジョーレの修道院が所有していた[94]。1810年、修道院の廃止後、軍事施設となる。島には火薬倉庫が建設された。1849年に爆発し、象徴的な痕跡を全て消し去った。その後、1895年まで、島には農民に貸していた菜園があり、市場用の野菜を栽培していた[95]。

隔離病棟は20世紀に入ってからである。1914年、サッカ・セッソラに移転した結核の分館をグラツィアに建設した。1921年から伝染病患者を受け入れた。そして1952年には、脊髄性小児麻痺患者用の新たな専門の科を設けた。1975年頃、この島もまた、公共交通の路線が通っており、10番の水上バスで行くことができた[96]。

このように、19～20世紀、ジュデッカの南側の島々には、特別な治療を要する病院が建設されていった。ヴェネツィア本島内に置きにくい施設を受け入れる器としてラグーナの島々が役割を担っていったのである。この時期は負の側面が強かったと言えよう。



図64　病院のあった島の位置
①サン・セルヴォロ　②サン・ラッザロ・デリ・アルメーニ
③サン・クレメンテ　④サッカ・セッソラ　⑤ラ・グラツィア



図65　サッカ・セッソラ
Arturo Colamussi, *Isole della Laguna di Venezia : Guida Aerofotografica*, Ferrara : Editore Endeavour, 2007, p.35.



図66　サッカ・セッソラ　ネオ・ロマネスク様式の教会

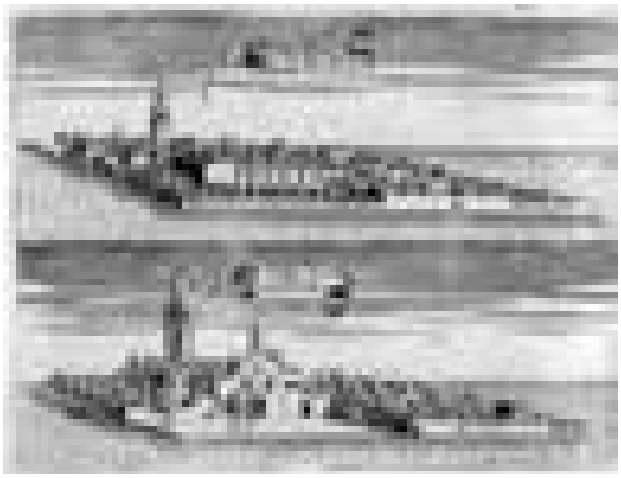


図67　1696年　ラ・グラツィアの版画
G. Caniato et al. (a cura di), *La Laguna di Venezia,* op.cit., p.265.

6．大学・ホテル・レストランの登場する島々

宗教施設、軍事施設、検疫施設、墓地、病院などラグーナの島々がどのように利用されてきたのかを見てきた。自然の地形を活かし、人工的に島を管理してきた歴史である。そうしたなか、軍事施設に利用された島々では、第二次世界大戦以後、軍事的機能の縮小で島は放置され、島は草木の生い茂るジャングル状態になっている。この放置状態に危機を感じたクロバート兄弟は、1978 年に『ヴェネツィア・ラグーナの廃墟になった島々』を出版し、島の再評価を訴えた[97]。これは 30 年後の 2008 年に再版され、1798 年の廃墟状態の島の写真に現状写真が加えられた[98]。

サン・ジョルジョ・マッジョーレのように戦後すぐにチーニ財団によって文化活動の拠点になった島もあるが、多くの島は活用されていないのが現状である。一部の島ではある年にビエンナーレの展示会場にするといった試みも行われたようだが、まだ再生には至っていない島も多い。検疫施設のあったラッザレット・ヴェッキオとラッザレット・ヌオーヴォは一部博物館としてオープンし、その脇で発掘調査が続けられている。ラッザレット・ヌオヴィッシモのポヴェリアは、自然公園にしようという声もあるが、実際にはまだ模索段階で、時々肝試しをしに地元民が上陸している。

一方、隔離病院は 1978 年の法律により廃止され、こちらの施設も次にどう利用するかが議論されてきた。ラグーナの島々のなかでも早い段階で再活用が始まったのは、サン・セルヴォロである。精神科病院の閉鎖後、1995 年、ヴェニス国際大学（Venice International University）が設立された（◆図 68）。学生の寮も島のなかにあり、勉学に集中できる環境である。大学施設に生まれ変わり、教員や学生だけでなく、講演会の際には一般の人も多く訪れる活気あふれる島に蘇った。また船に乗って上陸する行為そのものが、ラグーナの醍醐味を経験できる貴重な機会である。この島から見る夕日は最高である。

そしてサン・クレメンテとサッカ・セッソラは島全体を民間が所有し、五つ星の超高級ホテルとして利用されている。

サン・クレメテは 2003 年からセントレジス系列のホテル（The St. Regis Venice San Clemente Palace）として利用されている（◆図 69）。セントレジスは、1904 年にニューヨークで創業したホテルだが、現在はシェラトンやウェスティンなどの超有名ホテルが加盟しているスターウッド・ホテル＆リゾートの系列である。この島にアクセスするには、ホテルの専用ボート、水上タクシーまたは個人の船で行くしかなく、公共の水上バスがないため、ホテル利用者以外は近寄りがたい。こうした利用は、共和国時代の巡礼者の宿泊施設と似ていると言える。しかし、贅沢に過ごすという点では大きく異なる。むしろ、貴族がテッラフェルマの田園やジュデッカ、サンテラズモなどに別荘を構えた動きと通じるものがある。2 世紀を経て、再び贅沢に島を利用する機会に戻ってきたのである。さらに完全プライベートではなく、船を利用すれば誰しもが訪れることができる最高のオアシスである。

サッカ・セッソラも同様に公共交通では行くことができない。ここは 2015 年 6 月 24 日に開業の式典が行われたばかりの新しいホテル（Marriott Hotels）で、島の一部はまだ工事中である。シンメトリーの病棟はメインの宿泊施設に転用された（◆図 70）。船で直接アクセスできる正面玄関はより華やかな空間へと変わり、1 階では施設のサービスカウンターで綺麗な女性が迎えてくれる。また、1 階にはホテルの受付があるほか、ゆったりとくつろげる贅沢なソファーを置いたカフェもあり、宿泊客以外も利用できる（◆図 71）。そして島の敷地内には、複数のレストラン、プールなどがあり、時間を忘れてしばらく滞在できるようなつくりになっている。離島の良さを充分に発揮し、これまでの島の負のイメージを



図 68　大学施設に転用されたサン・セルヴォロ



図 69　ホテルに転用されたサン・クレメンテ

大きく変えたと言える。

病院が立地したグラツィアでは、2007 年に競売にかけられ、現在、トレヴィーゾの会社（Giesse Investimenti S.r.l.）のジョヴァンナ・ステファネル（Giovanna Stefanel）の所有である。ステファネルはファッション業界で人気が高く、日本にも支店がある。清潔感のあるデザインで女性からの信頼は厚い。競売にかけられた当初の計画では、文化遺産の視点から宿泊施設を整備することであった。現在はその計画がまだ進んでいない。ラグーナの価値ある資産を最大限引き出した活用を期待したい。

このように、近年、島を再生し、一般に開放しようという動きが高まっている。ヴェネツィア市も、近年、ヴェネツィアをラグーナから切り離すのではなく、ラグーナの一部であると考え始めており、「ヴェネツィアはラグーナである（Venezia è Laguna）」という垂れ幕を掲げている [99]。

さらに、ラグーナの再評価はラグーナの周辺でもこの動きが見られ、ラグーナに面した場所にレストランがオープンしているのである。週末にヴェネツィアの喧騒を離れ、静かなトルチェッロで食事を楽しみ、ゆっくりとした時間を過ごす習慣は以前からあった。有名なチプリアーニのレストランはその先駆けである。1990 年代、ヴェネツィアの人たちは、ヴェネツィアよりも安くて美味しい新鮮な魚介類を求めて、ボートでペッレストリーナ島にわざわざ行く粋な習慣もあった。これは 1980 年代、イタリア全体の動きと連動している。田園を評価する動きが高まり、一般的には 1990 年代、週末に田園へ食事に出かけるのが流行した。ヴェネツィアでは、田園の代りにラグーナの島がその役割を果たした。

現在そういう楽しみの場所は、プンタ・ダッビオーニやトレポルティにシフトしている。こちら側に注目が集まる理由として、海水浴と連動している点、生活圏の広がりが考えられる。自動車でアクセスできることもあり、地元の人が多く訪れている。おそらく、ペッレストリーナのレストランが有名になりすぎて、高騰したことも一つ原因としてあるだろう。これまでと違う点は、ラグーナを望める位置に立地していることである（◆図 72）。また直接船で乗り付けてレストランに行く楽しみが生まれ、ラグーナでしか味わえない経験を与えてくれる（◆図 73）。こうしたラグーナの再評価が高まりつつあるなか、軍事基地のレ・ヴィニョーレの一部が解放され、ここでもレストランがオープンした（◆図 74）。価格も手ごろなことから、住民がボートで気軽に訪れる場所となっている。ヴェネツィアでは、国内外からどっと押し寄せる観光客にうんざりしている住民も少なくない。こうしたラグーナの自然豊かな環境はヴェネツィアの生活を支える役割を担っていると言える。



図 70　病棟を転用した客室棟

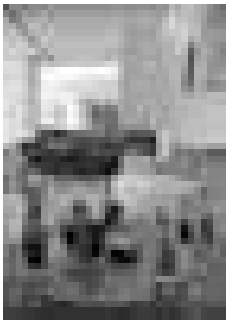


図 71　カフェ・スペース



図 72　トレポルティ　税関を転用したレストラン（撮影：陣内秀信）



図 73　プンタ・ダッビオーニ　船でアクセスできるレストラン



図 74　レ・ヴィニョーレ

第４節　リドの開発史

１．はじめに

第４節では、ヴェネツィア本島と深く関わりながら発展してきたリドについて論じる。

今日のリドと言えば、最初に思い浮かぶのが海水浴場であろう（◆図 75）。ヴェネツィア市民は春の訪れとともに天気のいい日には、肌を小麦色に焼くべく、リドの浜辺へ繰り出す。かつての同居人は早くて３月下旬の快晴時には、リドへ出かけて肌を焼いていた。極力焼かないよう紫外線から肌を守る意識が高い美白思考の典型的な日本人にとって、イタリア人たちの小麦色へのあこがれは理解しがたいだろう。

海水浴ブームの歴史は、18 世紀にイギリスから始まったグランドツアーの影響で始まった。イギリスでは 18 世紀後半には海水浴が流行していたが、リドは 19 世紀後半まで待たなければならない。さらにリドが富裕層の長期滞在の場所となるのは 20 世紀に入ってからである。そのことを世界中に広めたのがヴェネツィアの 20 世紀初頭を描いたトーマス・マンの代表作『ベニスに死す』である。後に映画化され、その舞台である浜辺に建つホテル・デ・バンも一躍有名になった。

リドが注目される一つに、「ヴェネツィア国際映画祭」も挙げられる。毎年８月末から９月初頭に開催される映画祭では、リドに国内外から大勢の有名人が集まる。セキュリティーチェックや関係者パスが無くても、ハリウッドスターを間近で見られることから、赤色の絨毯前には多くの人が詰めかける（◆図 76）。

リドは緑地も多く、建物も高密でないことから、全体的に開放感がある。そのような環境のなかで、自転車に乗り、風を感じながら走ると、ヴェネツィア本島とは違う爽快感を得られるであろう。自転車がヴェネツィア本島で禁止されていることも手伝って、特にモニュメント的な観光施設のないリドでも、レンタサイクルはレジャーの一つとして人気が高い（◆図 77）。

本節では、こうした一般的に“楽しいリゾート地”のイメージが強いリドに注目し、どのようにしてそのイメージがつくられていったのかを考察していく。

リドについては、実は 19 世紀後半の海水浴場開設以前の研究が乏しい。そのため、ここではまず、研究上の空白とも言える海水浴場開設以前のこの島の状況の把握を可能な限り試みる。ヴェネツィア共和国時代のリドについては、古地図や郷土史研究を参照し、空間を具体的に示す。郷土史研究については、ジョルジョ・ペコライ（Giorgio Pecorai）の研究を参照する。G. ペコライが中心となって 1987 年から長年に渡って刊行されてきた雑誌『今日のリド、当時のリド』がある[1]。この雑誌では、リドのある島の中世から現代までを扱い、文学、人文学、土木・建築学、経済学など色々な角度から史的研究がなされている。2007 年には、同雑誌に掲載された当時の広告などの部分を除いて再編集された[2]。

次にナポレオン政権下で作成された 1808 年の不動産台帳（カタスト・ナポレオニコ）および地図を用いて、当時の所有や土地利用の状況を把握する。この史料を用いて、ヴェネツィア共和国末の時期を推測し、リドが大開発される以前の様子を描く。そして 1850 ～ 1870 年代に関しては、ヴェネツィア市文書館所蔵の計画図から開発過程を追う。また 19 ～ 20 世紀に行われたヴェネツィアの開発を取り上げた『ラ・グランデ・ヴェネツィア』[3]や近代史研究のシリーズ[4]、そしてリドの開発のキーパーソンである N. スパーダ（Nicolò Spada）に着目した当時の記録[5]などを参考にしながら、開発の進展を空間的に明らかにする。さらにリドとヴェネツィアの相互関係を考察しながら、リドの各時代の役割を論ずる。


図 75　リドの海水浴場


図 76　国際映画祭に訪れた宮崎駿


図 77　レンタサイクルでリドを巡る在住者

２．リドの原風景

アドリア海とラグーナとの境に位置するこの島は、本土の河川から運ばれてきた土砂の堆積と海の波の力によって削られてできた細長い島である。その幅は最も狭いところでは約 210m にすぎない（◆図 78）。この島の歴史は古く、政治の中心は、リアルトに移る以前の 742 ～ 811 年、島の南に位置する現在のマラモッコ（Malamocco）付近に置かれていたと言われており、12 世紀の初めには姿を消した。現在のマラモッコの居住区は「新マラモッコ（Nuova Malamocco）」の名前で知られ、かつての中心とは異なる場所である[6]。この中心地の明確な場所については、現在も議論されている[7]。

次にこの島の歴史的な場所は、北端に位置するサン・ニコロ（San Nicolò）である。ここはラグーナからアドリア海への出入り口で、多くの船が往来するラグーナの玄関口にあたる。ここには、当時の総督であるドメニコ・コンタリーニ（Domenico Contarini）の命により、1044 年頃、教会が建設され[8]、1053 年にベネディクト修道会による修道院が増築された[9]（◆図 79）。聖遺物が奉納されたのは建設後の 1096 年、パレスチナ（Terrasanta）に行く第一回十字軍遠征の時である[10]。船乗りにとって最も偉大な守護聖人である聖ニコラ（San Nicola）の聖遺体をこの教会に奉納しようと考え、現在のトルコの南海岸のリチア（Licia）にあるミーラ（Myra）に赴いた。聖ニコラは、４世紀にまだ生きており、海で従事する職業（marinai）、船乗り（naviganti）、旅人（viaggiatori）の保護をしていた。聖人に関するいくつかの不思議なエピソードがあり、交通の要所でもあったため、６～９世紀には、この聖人の墓は巡礼地の目的になっていたという。しかし、イスラム教徒軍の前進により、リチア海岸は人口が減少し、ミーラ（Myra）の聖地は衰退する。その後、1087 年、プーリアの商人や海兵の団体によって、聖人の遺体は略奪され、バーリに移された[11]。その９年後、ヴェネツィア人がミーラ（Myra）にたどり着くことになるが、時すでに遅く、頭と体の遺骨はなく、残されていたのは液体につけられた遺骨であった[12]。こうして船乗りの守護聖人が奉納され、サン・ニコロと呼ばれるようになった。サン・ニコロ信仰は河川を通じてテッラフェルマにも広がり、河川沿いには船乗りの守護聖人を祀る教会がいくつも存在する。さらには、木材を輸送する



図 78　主な地名、施設の位置


図 79　サン・ニコロ教会


図 80　海との結婚の祝祭で行われる船のパレード

筏師の守護聖人にもなり、ブレンタ川やピアーヴェ川流域に多く見られる。また、語尾の変化は方言とされている[13]。

この島にあるサン・ニコロ教会は、毎年行われる「海との結婚（Sposalizio col Mare）」の儀式で有名で、サン・マルコ広場の前辺りからサン・ニコロ教会に向けた船のパレードが盛大に行われる（◆図 80）。この祝祭の起源は教会建設以前にさかのぼる。「海との結婚」は「センサ（Sensa）」と呼ばれ、1000 年に生まれたと言われている。それは、ピエトロ・オルセオロ二世（Pietro Orseolo II）総督が、イストリア遠征やダルマツィア遠征の際、無事ヴェネツィアに戻ってこられることを祈願して「キリスト昇天（Ascensione）」の日に行われた出発の儀式に由来する[14]。その後、教会が建設され、サン・ニコラの聖遺物が奉納されたのをきっかけに、本堂で厳粛なミサが行われるようになった。現在見られる金の指輪をラグーナに投げ入れる儀式は、1177 年に始まる。この年、ヴェネツィアで教皇アレッサンドロ三世と神聖ローマ皇帝フリードリヒ一世の和平会談が行われ、停戦条約を締結した。そして、アドリア海での覇権を正当化する政治的な目的で、キリスト昇天の日に法王の習慣であった結婚の決意を示す金の指輪を海に投じるようになった[15]。この時から「キリスト昇天祭（Festa di Sensa）」は「海との結婚」の祝祭にもなったという[16]。海洋都市を示す重要な祝祭の一つである。

このサン・ニコロ教会を地図上で確認できるのは、ヴェネツィアで最も古い 1346 年の地図である[17]（◆図 81）。この地図は上側をアドリア海としてヴェネツィア本島を描いており、アドリア海とラグーナの境に位置する島の潮流口付近に、サン・ニコロ教会を確認することができる。この潮流口付近には、14 世紀中頃、すでに要塞が建設されており、ヴェネツィア本島への出入り口を監視していたことがうかがえる。1528 年の地図[18]には、潮流口に「二つの要塞（duo castelli）」とはっきり記載されており、軍事的な施設も読み取れる（◆図 82）。

島の全体を把握するには、1559 年の地図[19]まで時代が下る（◆図 83）。当時としては、かなり正確に描かれていることから、今日の地図と比較することも可能である（◆図 84）。東西の島の幅は今よりもずっと狭く、ラグーナからアドリア海まで 80m に満たない場所もある。また、道路や建物が、ラグーナ側に寄せられていることも把握できる。敷地境界線らしき線も描かれており、島を短冊状に分割していることがわかる。この構造は、サンテラズモでも同様の傾向が見られ、ラグーナ内の島々の代表的な空間構造と考えられる。

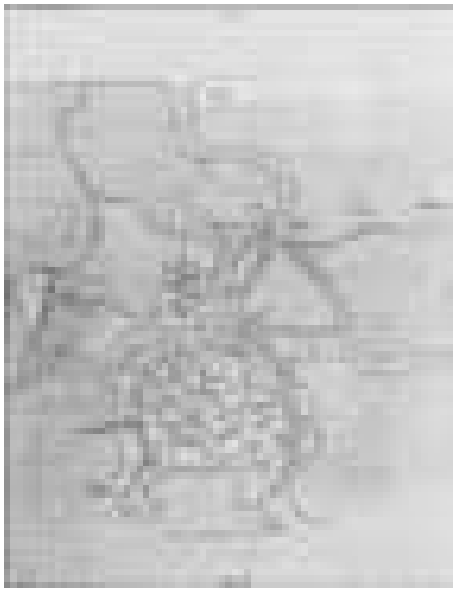
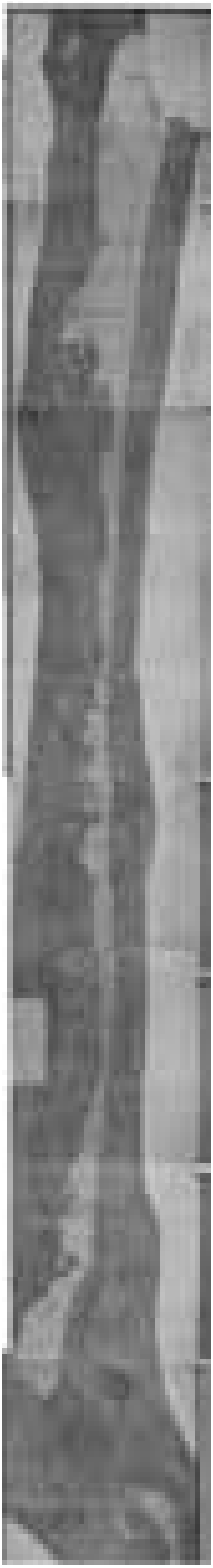
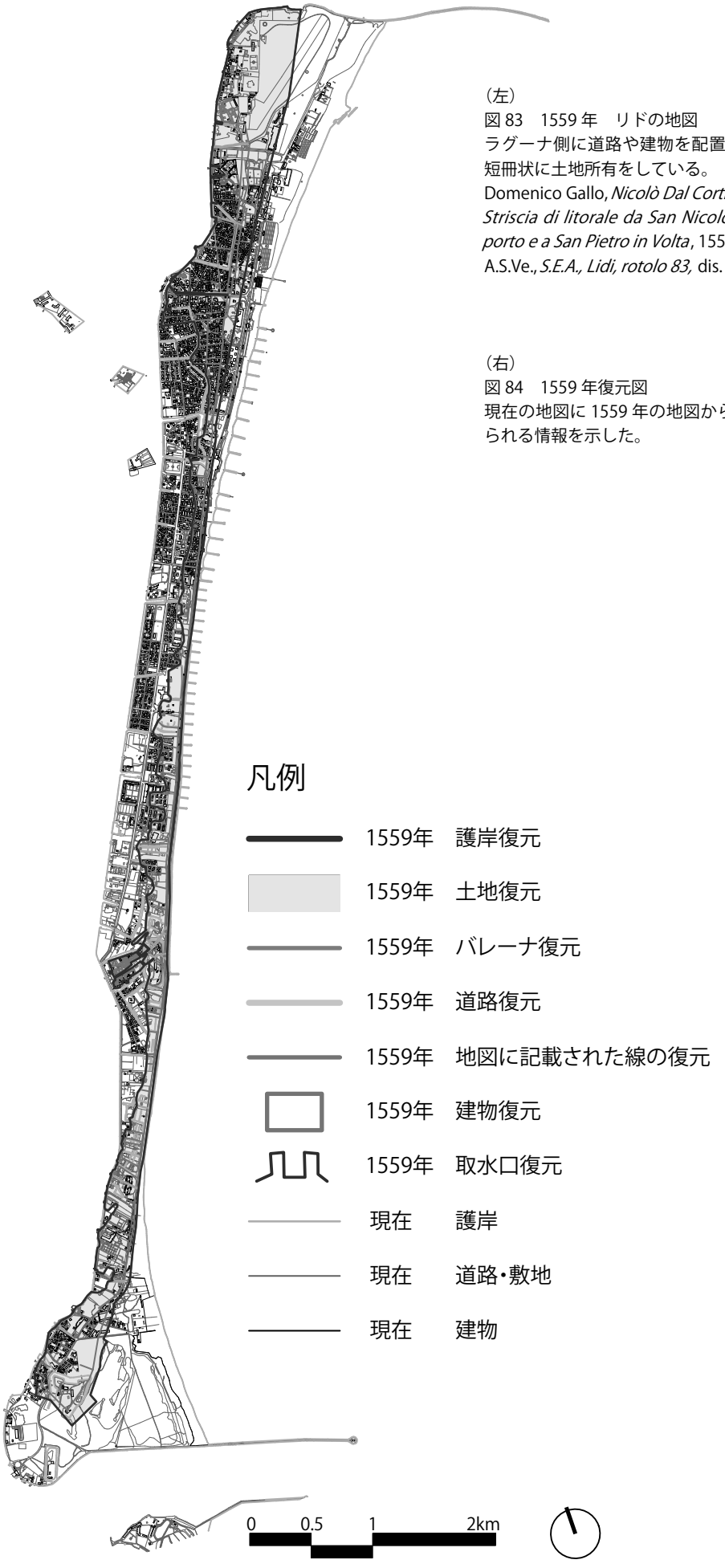


図 81　1346 年の地図
（18 世紀、テマンツァによって描き写された）
V. Favero et al. , *op.cit.*



図 82　1528 年　ベネデット・ボルドーネのラグーナの地図
Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia.





（左）
図 83　1559 年　リドの地図
ラグーナ側に道路や建物を配置し、短冊状に土地所有をしている。
Domenico Gallo, *Nicolò Dal Cortivo, Striscia di litorale da San Nicolò al porto e a San Pietro in Volta*, 1559.
A.S.Ve., *S.E.A., Lidi, rotolo 83,* dis. 5.

（右）
図 84　1559 年復元図
現在の地図に 1559 年の地図から得られる情報を示した。

1559 年の地図から、施設や塀で囲まれたサン・ニコロ修道院（Convento di San Nicolò）の様子を見て取れる[20]（◆図 85）。その南側には、ラグーナに面してユダヤ人墓地（cimitero ebraico）を確認することができる。この墓地ができたのは 1389 年にさかのぼる（◆図 86）。この頃、主に専門職業に従事していたドイツ系ユダヤ人（Ashkenaziti）たちは、ヴェネツィア共和国にとって特別な役割をもつようになっていた。12 世紀には、すでにジュデッカに住んでいた彼らは、禁止されていた高利貸を営むため[21]、共和国の命により 1254 年からメストレやその周辺に移り住んでいた。1385 年、ヴェネツィアに入るのを許可されると、それに伴い、ユダヤ人コミュニティの墓地として選ばれたのがヴェネツィア本島内から少し離れたリドであった[22]。ヴェネツィア本島から手漕ぎ舟で行くには充分可能な距離であったこと[23]、土地の造成を行わなくても早急に充分な土地を用意できたことがその理由と想像される。許可された広さは約 6000㎡だったが、サン・ニコロ修道院に接近していたことから、修道院やその周辺の広大な土地の所有者であるベネディクト修道士によって土地の使用権に関する異議が申し立てられた。時代が下り、同団体の関係が改善されると、ユダヤ人墓地は拡大した[24]。しかし、その後、共和国は要塞を拡張するため、ユダヤ人の土地を占有する動きも見られた。その結果、1764 年に「新しい墓地（Cimitero Nuovo）」が生まれ、それが今日に続く墓地の場所とほぼ重なる（◆図 87）。墓地の場所は 1808 年の不動産台帳地図から確認することができる[25]。このようにリドの北側の潮流口付近には、設立年代を特定できる要塞、修道院、墓地といった施設が集中している。

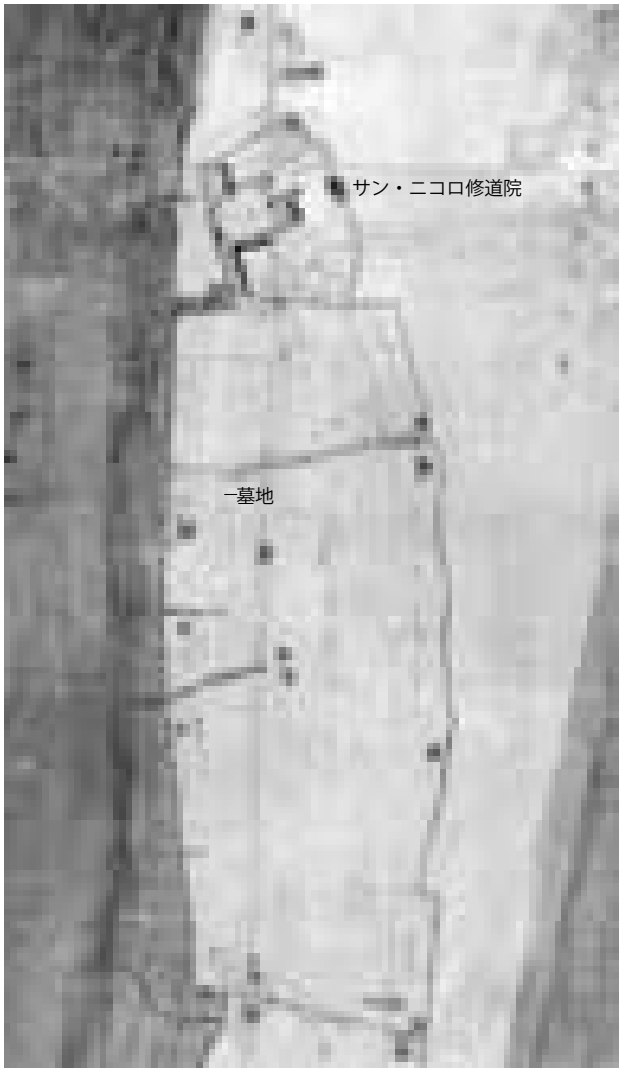


図 85　1559 年　墓地周辺　　A.S.Ve., *S.E.A., Lidi, rotolo 83,* dis. 5.



図 86　古いユダヤ人墓地
Giorgio e Patrizia Pecorai, *Lido di Venezia, oggi e nella storia*, Venezia, 2007, p.74.



図 87　新しいユダヤ人墓地　*Ibid.*, p.75.

一方、南側ではマラモッコに建物が集中しており、島のなかでも都市的な場所であることが読み取れる（◆図 88）。またマラモッコ周辺の土地は、北側より敷地割が細かく、複数の有力家が所有していたことを示している。

16 世紀の記録で興味深いのは、カジノ（casino）の存在である。ピザーニ家（famiglia Pisani）はサン・ラッザロ救護院（Ospedale di S. Lazzaro）の土地を獲得し、1575 年に別荘（villa）を建設した [26]。別荘は現在のクアットロ・フォンターネ通りとダルダネッリ通りの交差する辺りに位置し、1794 年の図 [27] に「クアットロ・カントニのピザーニ家の邸宅（Palazzo di Ca' Pisani dei Quattro Cantoni）」と記載された場所である（◆図 89）。16 世紀から 18 世紀にかけて、貴族によってテッラフェルマに建設された別荘が社交の場として文化の中心になったように、この島でも貴族によって賓客をもてなす空間がつくられ、文化が育まれていったと考えられる。同時代ヴェネツィア本島の南側に位置するジュデッカでも、貴族によって庭園に囲まれた別荘がつくられたことから [28]、ラグーナはテッラフェルマ同様、都市の周縁部の自然豊かな地域としての役割を担っていたことがわかる。

実際、この島には同時代のテッラフェルマのように田園が広がっていた。その土地利用については、18 世紀の史料から把握できる。たとえば 1776 年の土地所有を示す史料によると、マラモッコ周辺は、ブドウ畑（vigna）として利用されていたことがわかる [29]（◆図 90）。その所有者は個人のほかグラッシ（Grassi）家、クエリーニ（Querini）家のようなヴェネツィアの貴族や、信徒会（Scuola di S. Zuanne Evang.）、修道院（Monastero di Santa Chiara）のような宗教関係も見られ、いずれもヴェネツィアとの関係が深い。16 世紀からヴェネツィア貴族がテッラフェルマで農業を展開されていたように、ヴェネツィアに近いリドでも、こうした土地利用は 16 世紀にはすでに展開していたと推測される。その検証として、島全体の形状を把握できる 1559 年の地図と、1808 年の不動産台帳の地図 [30] を比較する（◆図 91）。1559 年の地図の家の前に描かれた突起のようなものと、1808 年の水路（fossa）とがほぼ重なることから、この突起は水路の取水口だと考えられる。つまり 1559 年には、島の奥地まで水路の巡る農地として利用されていたと言える。この構造は現在でも島の南側で見ることができる。

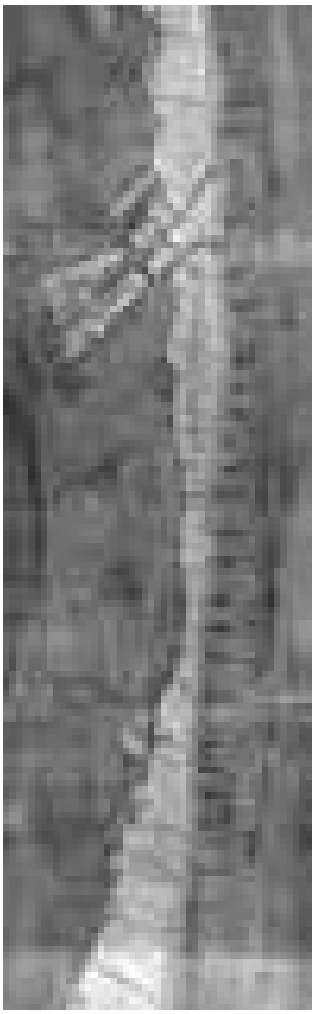


図 88　1559 年　マラモッコ周辺
A.S.Ve., *S.E.A., Lidi, rotolo 83,* dis. 5.

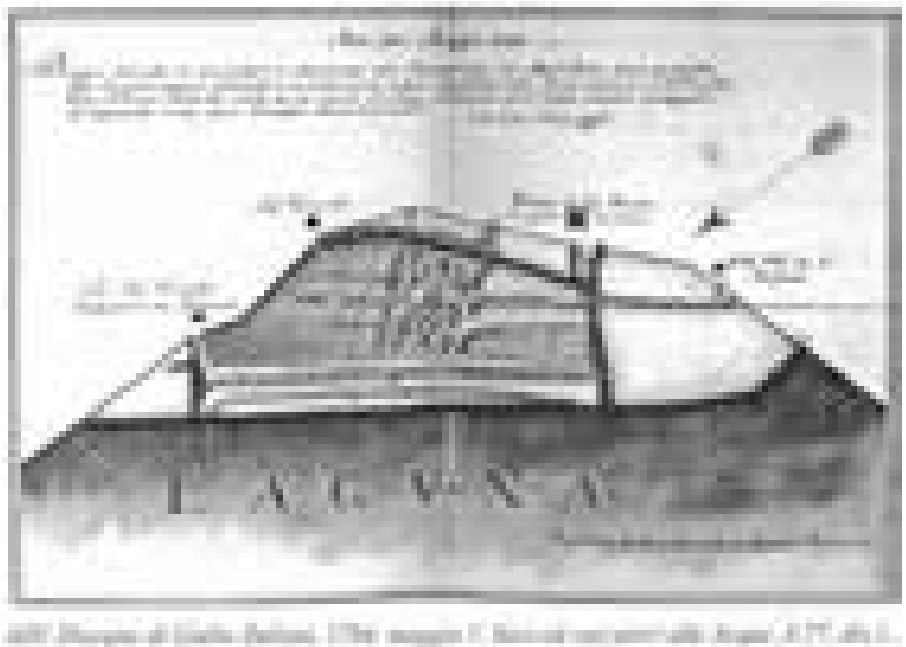


図 89　1794 年　作成：ジュリオ・ズリアニ
クアットロ・カントニのピザーニ家の邸宅が記載されている。
Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.239.

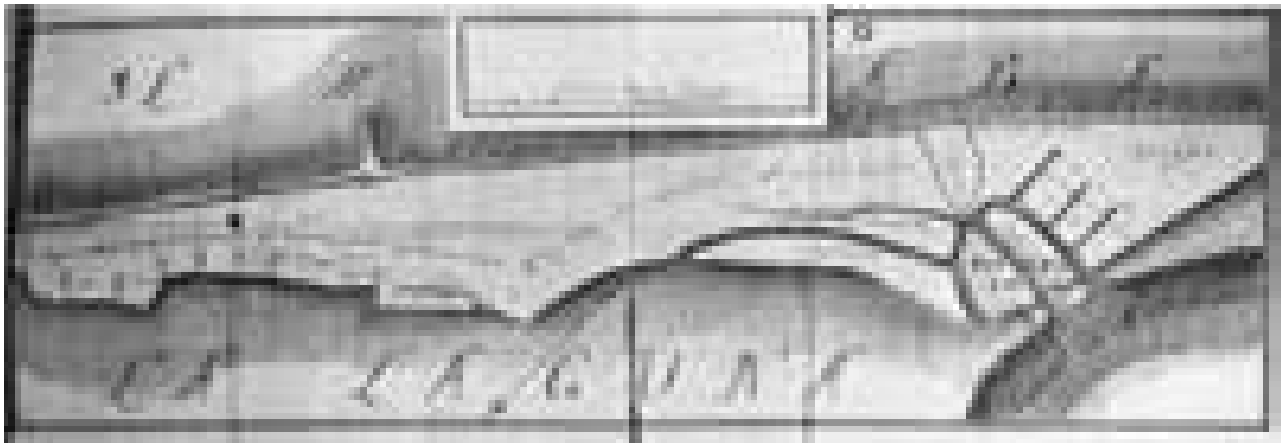


図 90　1776 年　マラモッコの北側の土地所有を記載した図
A.S.Ve., *S.E.A., Relazioni, busta 59,* dis. 8.
図中に記載されたブドウ畑（vigne）の所有者
・vigne della Scuola di S. Zuanne Evang
・vigne del Sig. Girolamo Grassi
・Vigne del Vendo, Monastero di Santa Chiara
・Vigne del N.H. Anzolo Querini

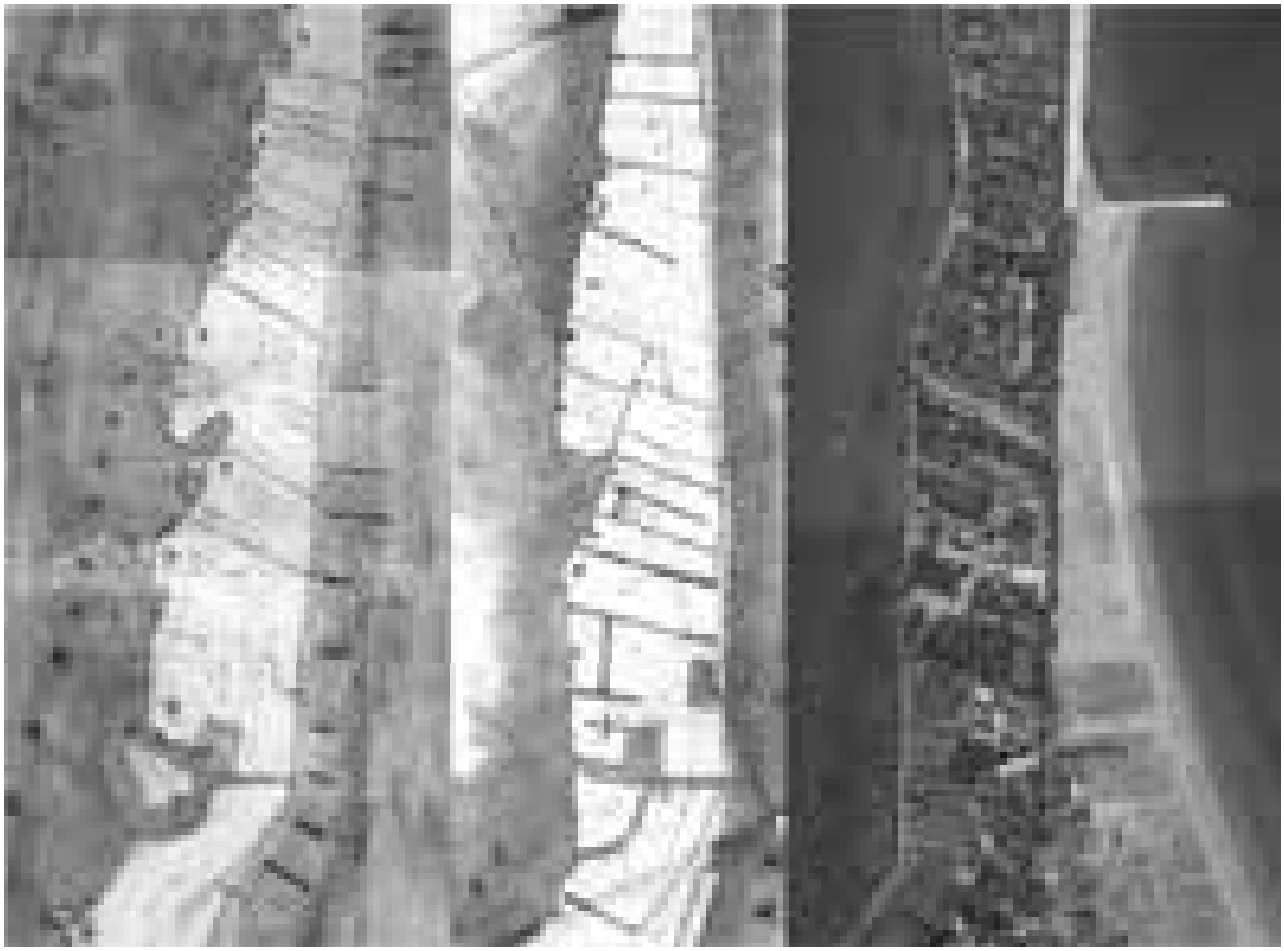


図 91　（左）1559 年・（中）1808 年・（右）2010 年の比較
マラモッコの南側の地域では、1559 年の敷地割を引き継いでいるところも多く見られる。
（左）A.S.Ve., *S.E.A., Lidi, rotolo 83,* dis. 5.
（中）*Mappa del Catasto napoleonico, Comune Censuario di Malamocco*, 1808.
（右）ヴェネト州（Regione del Veneto）, Catalogo delle foto aeree.

３．19 世紀初頭のリドの土地利用

リドの土地利用やその所有者を具体的に把握できる史料として、1808 年の不動産台帳（*Sommarione* del *Catasto napoleonico, Comune Censuario di Malamocco*）およびその地図がある。この史料は、ヴェネツィア共和国の崩壊後、フランス政府下で作成されたが、共和国末期の状態を考察する上で非常に重要な史料である。

土地所有に関しては、基本的にラグーナ側からアドリア海側までの土地を一人が所有するように島を短冊状に分割しており、1559 年の土地所有の傾向をほぼ継承していることがわかる（◆図 91）。島の土地利用に関しては、ほとんどがブドウ畑と菜園の混合（orto vitato）で、次に菜園のみ（orto）が多いことから、島全体が農地であったと言える（◆図 92）。ブドウ畑と菜園の混合（orto vitato）の特徴は、水路（fossa）が通っていることある。また、その水路は排水路（fossa colatoio）だけでなく、なかには養魚場（fossa da pesca）もあり [31]、農業と漁業の両方を営んでいたことをうかがわせる。この養魚場（fossa da pesca）の規模はラグーナ内で見られる養魚場（valle da pesca）よりもずっと小さい。また、1559 年の地図と比較すると、それ以降に埋め立てられた土地ではなく、すでに 1559 年には存在していた土地に養魚場（fossa da pesca）があることから、古くから行われていたと思われる。

ここで 1559 年以降に埋め立てられた土地を考察すると、ラグーナ側の凸凹をならすように埋め立てが行われていることに気付く。埋め立ての方法は、島と埋立地の間に水路を残すように埋め立てられる。また埋立地には護岸に平行するよう水路が通される（◆図 93）。特徴は、それまでのラグーナから内陸部へ水路を通すのとは違う方法である。これは 1776 年の史料で確かめることができ [32]、すでにこの時代には存在していた（◆図 90）。潮の流れや土砂の堆積の影響など、自然環境に対応した方法であると推測される。1794 年の史料では [33]、ラグーナに面する既存の施設へアクセスできるよう、水路を確保しながら埋め立てが進められる様子も見られる（◆図 89）。

この 18 世紀末に埋め立てられた土地は、1808 年には、農地（orto vitato または orto）に利用されていることから、農業用に埋め立てられたことがわかる。18 世紀から 19 世紀初頭にかけても、なお農業用地として開発が進められていたのである。これはヴェネツィア本島に近いリドが新規開発の受け皿としての役割を担ったことを示す。

埋立地に関する土地所有は、もともと所有する地先を伸ばす方法と、新たな所有者が一括して新規開発を行う方法が見られる。

このようにラグーナ側の土地利用は、少なくとも 16 世紀から続く農地であったことがわかり、さらに農業用に開拓されたリドは、広大な農業地域としての性格をもち続けたと言える。

一方、リドのアドリア海側は砂地（sabbia）となっており、建物もほとんどない（◆図 92）。またアドリア海側の所有は、北から南まで水の行政官（Magistrato d'Acqua）と記載され、行政区域となっている。島の南部では、1740 ～ 1782 年にかけて、石造の堤防「ムラッツィ」が建設され、アドリア海からの波の衝撃を緩衝するよう護岸が強化された。

アドリア海側で特記すべきこととして、水の供給システムが挙げられる。1808 年の不動産台帳の地図に描かれた四つの長方形には、「淡水源（sorgente d'acqua dolce）」と記載されている [34]。これらの長方形の一画は、雨水をろ過して飲料水用の水を溜める井戸（pozzo）がある。この場所には、アドリア海側に盛り上がった砂丘があり、地面の底には不浸透性の地層が存在する。そのため、この砂丘に雨が降り注ぐと、雨はゆっくりとろ過され、不浸透性の地層の表面にたどり着き、水が自然と溜まるという（◆図 94）。地盤面とほとんど同じ水位を維持することができた [35]。当時、ヴェネツィア本島内にもたくさんの貯水槽はあったが、それだけでは充分ではなく、ブレンタ川の上流に位置するドーロ（Dolo）からブレンタ川の水を供給していた。しかし、18 世紀末、ヴェネツィア共和国がナポレオン軍に包囲されたため、テッラフェルマから水を供給しないで済むようにと、リドに井戸の建設が考案されたと言われている。そして 1799 ～ 1806 年のオーストリア政府下で四つの井戸が完成した [36]。これらの井戸から水を汲み、樋を通して船に溜めた後、ヴェネツィア本島へ運んだのである。それまで「クアットロ・カントニ（Quattro Cantoni）」と呼ばれていた場所は、この井戸の建設によって、「四つの泉」を意味する「クアットロ・フォンターネ（Quattro Fontane）」という名称に変わった [37]。この事例からもわかるように、ヴェネツィアにとってリドは重要な場所で、それも水という生活に必要不可欠な供給システムを担っていたのである。その後、井戸は徐々に機能を失っていったが、二つは後にその上に建設されるオスピツィオ・マリーノ（Ospizio Marino）への水の供給に使用された [38]。

19 世紀初頭のリドは、共和国時代の土地利用を受け継いだだけでなく、祝祭や文化交流の場としても継承された。とりわけ「月曜日のリド（Luni del Lido）」という、祝祭があった（◆図 95）。秋の月曜日に、ヴェネツィアからゴンドラ



図 92　1808 年の土地利用図
1808 年の不動産台帳（カタスト・ナポレオニコ）をもとに作成

や小舟の上で演奏したり、歌ったりしながら島へ行き、そこで仲間と夜まで楽しく盛り上がるという祭りである。食べて、飲んで、夜まで陽気に歌って踊って、ヴェネツィアの老若男女が楽しんだ。また、下層階級の貧しい人々も参加でき、借金返済のために、女性は身売りすることもあり、彼女らの旦那と子供は、女性の外出に同行するのを控えたという。もちろん男女の出会いの場でもあり、未来の夫を探す女性たちも多く、若くてかっこいい男性が好まれたという[39]。19 世紀初頭のリドは、都市の喧騒を逃れ開放感を求めて訪れる場でもあったのである。

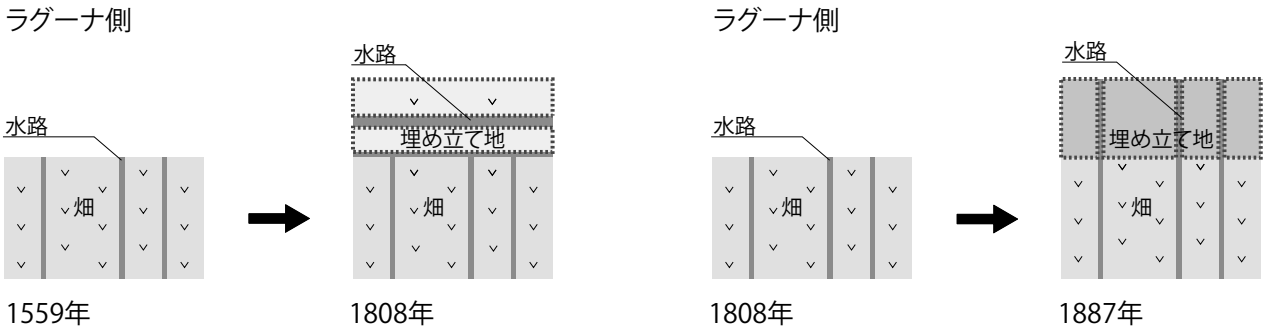


図 93　埋め立ての模式図
（左）1808 年以前はラグーナ側の護岸に平行に埋め立てられる傾向があり、農地として利用される
（右）1887 年以降は水路をラグーナ側に伸ばすように埋め立てられ、宅地開発される

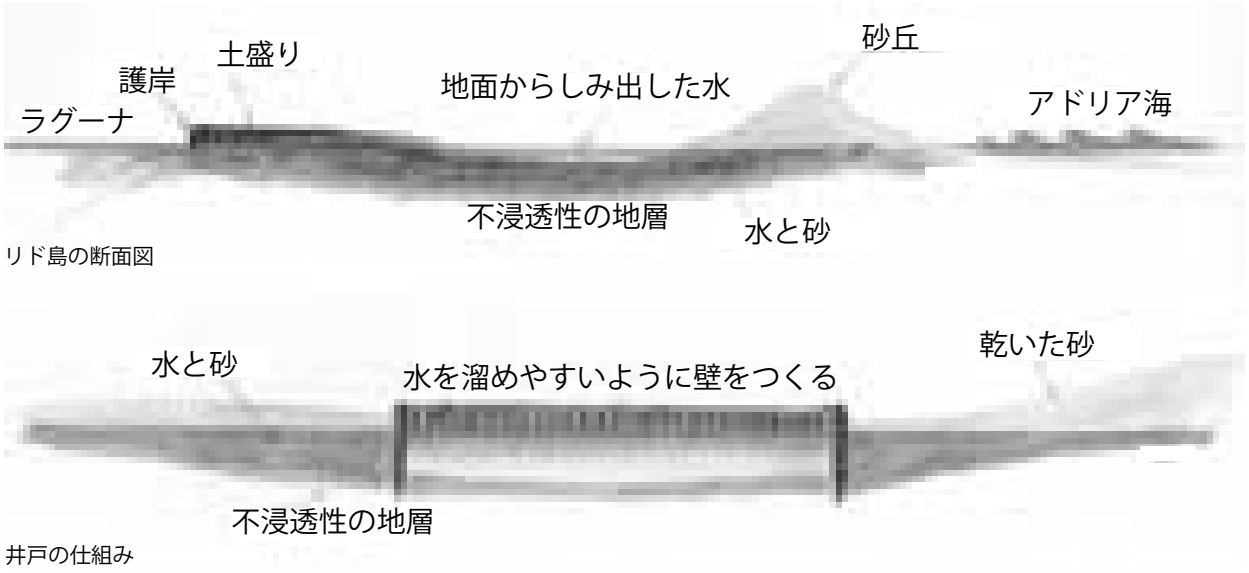


図 94　リドの断面図（上）と井戸の仕組み（下）
Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.234 をもとに作図



図 95　9 月第一月曜日のリド
M. フォンターナ（Fontana）画
Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.49.

4．1850 年代〜 1870 年代の海水浴場の開設と道路整備

田園のなかに別荘が点在するリドが大きく変わるきっかけとなったのが、19 世紀後半に行われた海水浴場の開設である。それまで静かだった場所が、国内外から多くの人が訪れるほどに大きく変化し、20 世紀初頭には国際的なイベントが催されるまでに発展した。その一方で、軍事的な動きも見られた。ここでは、海水浴場の開設に焦点をあてながら、軍事施設にも触れる。

1850 年代、ヴェネツィアでは健康目的から、運河で泳ぐことや、冷水や温水での入浴、サウナ（蒸気浴）、泥浴などが流行しており、サン・マルコ水域に浮かべられたフローティング水浴施設（stabilimento dei bagni galleggianti）は、富裕層の間で絶大な人気があった。さらに港湾機能を失いつつあったリーヴァ・デリ・スキアヴォーニでは、企業家のジョヴァンニ・ブゼット（Giovanni Busetto）、通称「フィゾラ（Fisola）」による企画で、プールや浴室、ホテル、住居、ダンスホールなどを含む巨大複合施設を建設する計画が持ち上がった [40]。一度は可決されたが、結局、1854 年、複合施設の上から当時軍事施設だったサン・ジョルジョ・マッジョーレを見下ろせてしまうという防衛面の問題から反対され、巨大複合施設計画は却下された。その結果、フローティング水浴施設（stabilimento dei bagni galleggianti）の増改築が進められる一方で、フィゾラの企画はリドへと向けられたのである。

海水浴場の開設に関しては 1855 年、ユダヤ人のイニャツィオ・レオン（Ignazio Leon）が、市（Comune）に木造施設の建設を提案したのが最初である [41]。この計画は、海水浴用の小屋のある場所の快適性を提案し、リドのサンタ・マリア・エリザベッタ（Santa Maria Elisabetta）の接岸に関する欠点も指摘した [42]。しかしレオンのプロジェクトは、曖昧過ぎたため、市はより詳細で具体的な提案を要求した [43]。一方フィゾラは、1856 年 6 月 12 日、サン・ニコロ要塞とクアットロ・フォンターネ要塞（Forte delle Quattro Fontane）間の広大な土地を獲得し、ロドヴィコ・カドリン（Lodovico Cadorin）に海水浴の施設（stabilimento）の設計を委託した [44]。L. カドリンはヴェネツィア本島のリーヴァ・デリ・スキアヴォーニで計画された巨大複合施設のイメージ図を描いた建築家である。

そして 1857 年 5 月 28 日、フィゾラは早くも建設許可を得たのである。また、市はレオンにプロジェクトの撤回を促した [45]。当時、リドはマラモッコ市に属していたが、この海水浴場の開設に関しては、ヴェネツィア市とのつながりが強いことがわかる。フィゾラの海水浴の施設は、サンタ・マリア・エリザベッタからアドリア海に続く道を延長した浜辺上に建設された。◆図 96 は 1870 年の計画図だが、実際にイメージのような木造の施設が建設されたという [46]。

この施設のように、海に桟橋が突き出す構造では、イギリスで 1814 年に大型船舶の接岸用として建設された事例がある。干満差が 8 m にもおよぶイギリスならではの解決法である。イギリスでは、接岸用桟橋を観光用に変換したのは、海岸リゾートの大衆化の始まる 1860 年代である。イギリスで有名な海水浴場のある都市ブライトンでは、1863 〜 1866 年、海に突き出した鉄造の桟橋がプロムナードとして建設された。1875 年、その桟橋の上に野外ステージが増築され、1883 年にパビリオンが増築されレジャー施設に転換していった [47]。

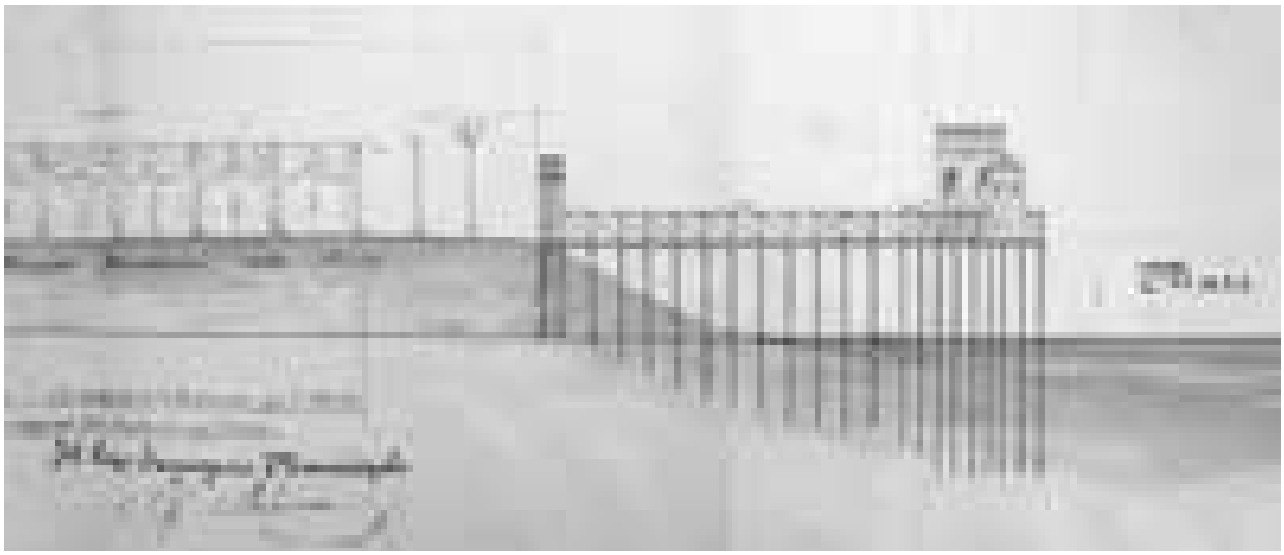


図 96　1870 年　フィゾラの海水浴施設の計画図　断面図
ヴェネツィア市文書館（Archivio Strico Comunale di Venezia、以下 A.S.C.V. と略す）、1870-74, IX/1/39, 1870, prot. 51821.

フィゾラの施設はイギリスの事例から影響を受けたとも考えられるが、使い方は異なる。フィゾラの施設の場合は海水浴客をターゲットにしており、この施設を通って砂浜に出られるようになっていた。そのため、使用料金には施設の利用と海水浴が含まれていた（◆図 97）。この施設は大きな入り口があり、バルコニー付きのレストランを備え、男性用と女性用の更衣室（cabina）も完備された。そして両側には公共の広間（sala）を配し[48]、おそらくシンメトリーで、アドリア海側からの風景は、圧倒的な存在感だったと想像される。1857 年 6 月 27 日には、リドの海水浴場開設の宣伝が地元紙に掲載された[49]。そこには海水浴場の使用料金、ヴェネツィア本島のリーヴァ・デリ・スキアヴォーニにあるカフェ・ブリジャッコ（Caffè Brigiacco）前からリドのサンタ・マリア・エリザベッタまでの運賃料金が示された[50]。この時はまだ手漕ぎによる乗合船であったが、1858 年、蒸気船（piroscafo）による乗客輸送が始められた[51]（◆図 98）。それに合わせて、蒸気船用の桟橋も建設された[52]。この時、本土から鉄道で多くの人がヴェネツィアを訪れ、海を求めてサンタ・マリア・エリザベッタ広場に押し寄せたと想像される。

1858 年 5 月、フィゾラは馬車の通行可能な道路の敷設申請をヴェネツィア市に提出した[53]。サンタ・マリア・エリザベッタ広場から浜辺の施設までの道を、幅の狭い農道から、多くの人が行き交う主要道路に発展させようとした最初の動きである。当時、この道路の北側はサン・ラッザロ・デリ・アルメーニのメキタル会の修道院が所有していた[54]。そのため道路拡張に際して、ヴェネツィア市は、道路沿いの排水路と拡張に必要な土地の無償譲渡をメキタル会に要求した[55]。市に提出された計画図には、馬車が通れるように既存の建物を一部壊して道路を拡張する計画が盛り込まれている（◆図 99）。道路の各ポイントで断面図を取り、土盛りや排水路の埋め立て計画がなされている（◆図 100）。たとえば◆図 101 では、既存の道路幅 2.25m に対し、排水路を埋め立て、幅 10m の道路を計画していることがわかる。標準潮位も記載されており、土盛りも計画されている。さらにフィゾラの計画では、海水浴場へ向かう客のための、馬 32 頭分の厩舎（scuderia）も建設する必要があった[56]。計画図を見るとアーチを施した３階建ての立派な建物であることがわかる（◆図 102）。１階には４頭ずつに仕切られた小屋（stalla）が８部屋配され、２階には飼料（finile）が保管される空間となっている。さらに３階には住居空間もあり、厩舎で働く人たちの住まいも計画されていたことがうかがえる。

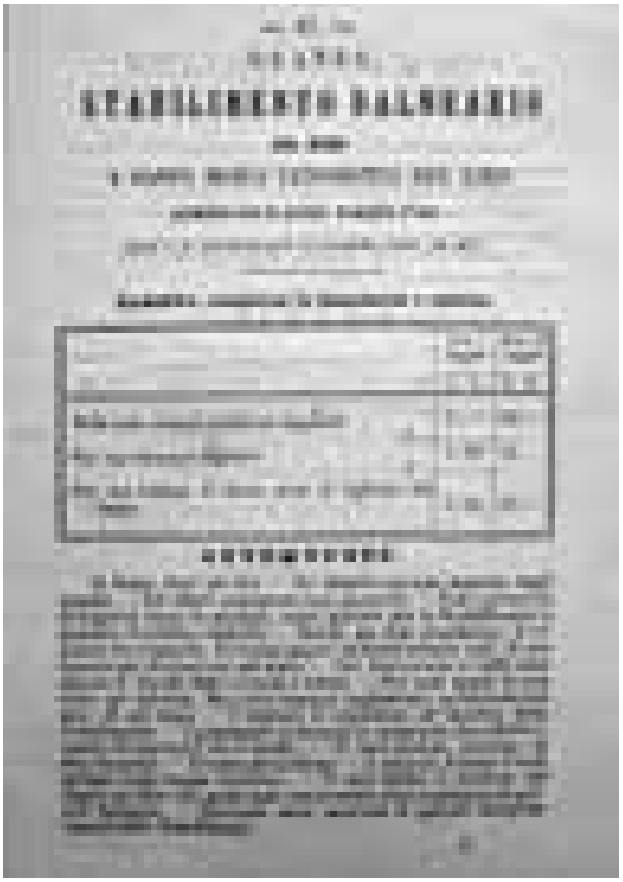


図 97　シーツやトイレの利用を含む施設の料金表・利用の注意
利用上の注意では、海水浴は 1 時間、女性と男性は別、浜辺で海水浴するためには施設を通り券が必要とすることなどが記載されている。ここには医師、薬剤師、美容師、外国語を話す召し使いなどがいることも書かれている。　A.S.C.V., 1855-59, IX/10/8.

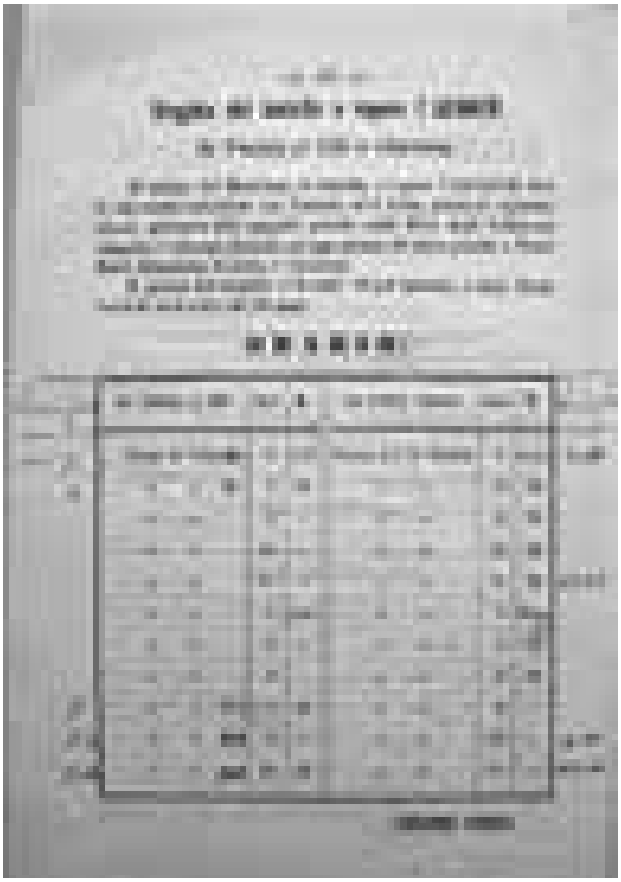


図 98　蒸気船によるリドとヴェネツィアを結ぶ乗客輸送の時刻表
Ibid.

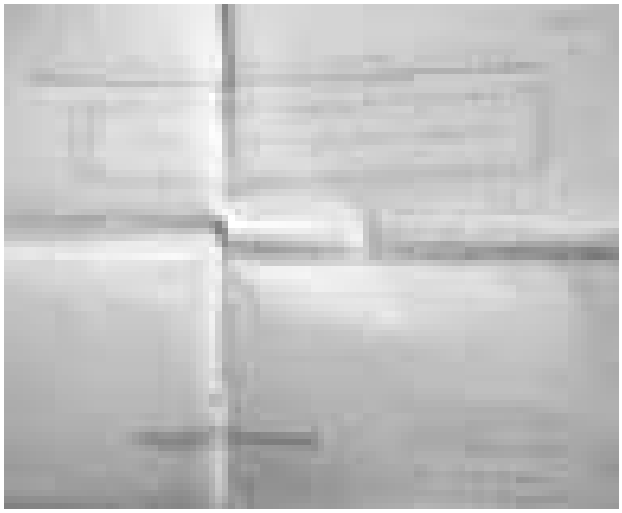


図 99　1858 年　フィゾラの海水浴施設の計画図　平面図
A.S.C.V., 1870-74, IX/1/39, prot. 42119.

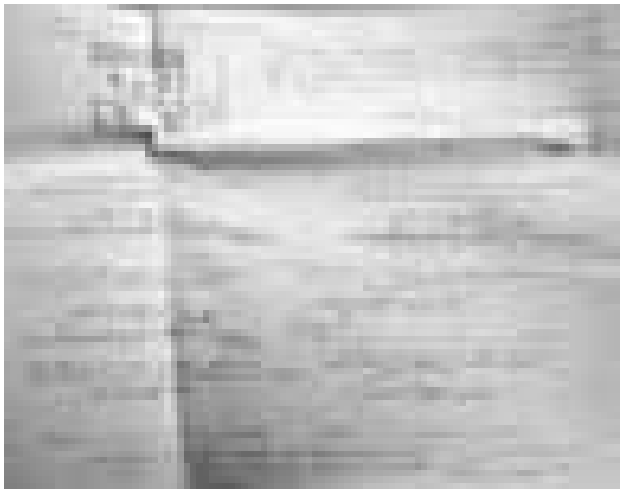


図 100　1858 年　道路整備の計画図　断面図
Ibid.

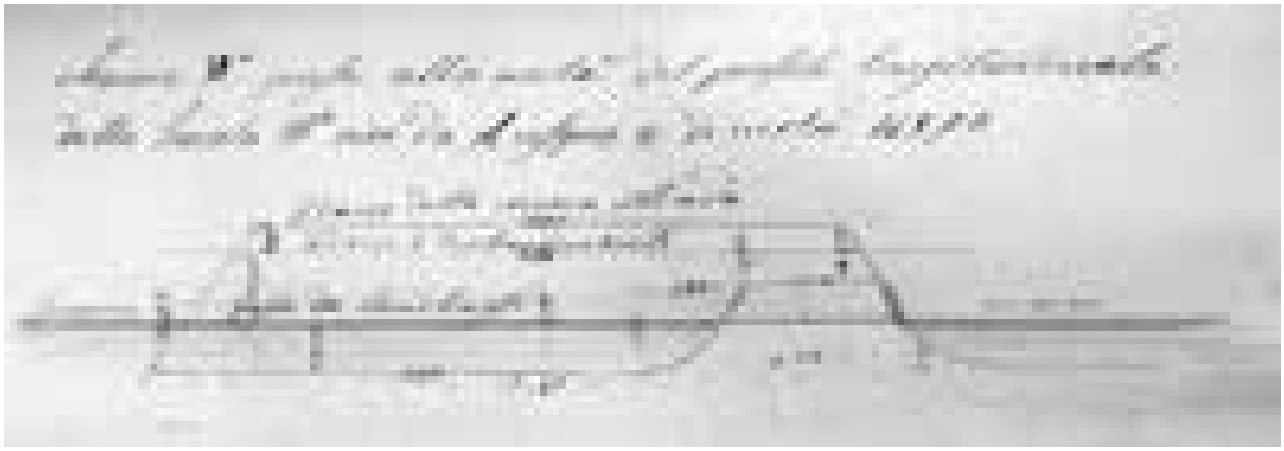


図 101　1858 年　道路整備の計画図　断面図
土盛や排水路を埋め立てる計画。
Ibid.

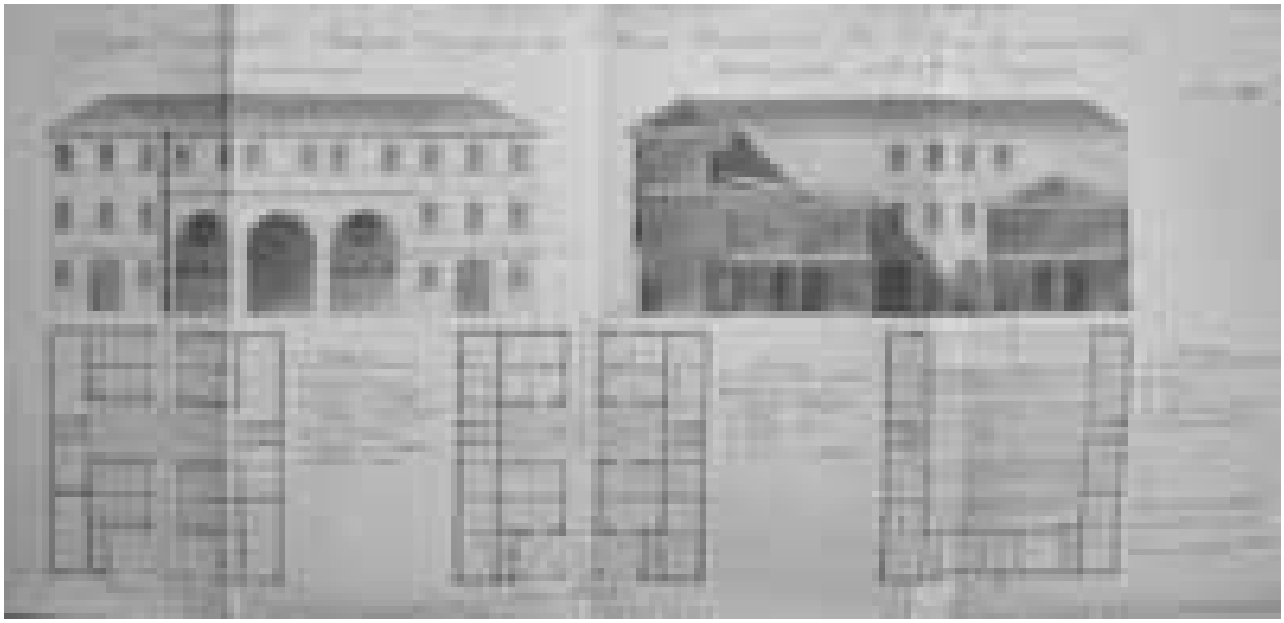


図 102　1858 年　計画図面
Ibid.

また、海水浴場に建設された木造の施設には、レストランやカフェテリアのような華やかな空間が設置された。男女それぞれの更衣室、貴重品管理室といった現代の海水浴場と同じような機能もあった。さらに、海水浴が医学的に認められた健康法だったことを示すのに、医療室の存在も挙げられる。床屋もあったことから、清潔さを重視したことがうかがえる[57]。この施設はリーヴァ・デリ・スキアヴォーニでの巨大複合施設の計画をそのまま盛り込むように様々な機能を取り入れていたのである。

しかし、開設してわずか２年後の 1859 年、第二次独立戦争勃発により、オーストリア政府は防衛のためにフィゾラの施設を破壊した。フィゾラの敷地は軍の管理下に置かれ、生垣で囲まれ、サンタ・マリア・エリザベッタ広場から海へと延びる道の突き当りには、柵が設置されたという[58]。このように 1860 年前後は、オーストリア政府下で防衛面が強化された時期なのである。それをよく表している地図に、1850 ～ 1862 年の軍事施設を示したラグーナの地図が挙げられる（◆図 103）。この地図から、ヴェネツィア本島周辺に軍事施設が多く置かれ、特にこの島に集中していることがわかる。軍事施設は、地図によっては描かれない場合もあるが、1908 年の地図では、その正確な位置を確認することができる（◆図 104）。1808 年の不動産台帳の地図には、要塞が島の両端とその中央あたりの３個所に記載され、共和国時代からのものであることがわかる（◆図 105）。それら３個所の間を埋めるように等間隔に要塞が配置され、アドリア海からヴェネツィア本島を守る最前線として、この島が機能していたことを思わせる。

1865 年にはフィゾラは再び海水浴場に施設を建設することが可能となった。敷地は軍によって柵で囲まれたままであるが、その翌年、ヴェネツィアがイタリア王国へ編入されると、リドは平和を取り戻し、海水浴場は活気を取り戻していく。

1866 年、アンジェロ・ルエ（Angelo Luè）技師は、蒸気船の接岸場所からサンタ・マリア・エリザベッタ通りに沿って軌道馬車路線を開設し、さらには、海水浴場に第１級レストランなどの複合施設をヴェネツィア市に提案した[59]。軌道馬車の提案は好評だったが、すべての施設を実施するには予定地は狭すぎるという理由から、提案は却下された。この提案以降、サンタ・マリア・エリザベッタ通りが、単なる農道的な道から華やかな主要街道へと変わっていきつつあることがうかがえる。

1867 年、フィゾラの施設は拡張され、人々に感動を与えるような施設に発展した。1868 年のヴェネツィア市に提出された申請書には、フィゾラの施設について、「魅力的な風景を眺めながら快適に過ごせる施設である」と記録されている[60]。この年の海水浴場の広告には、様々な空間やカフェ・レストランなども併設されていることが記載されており、宣伝ポイントの一つであることがわかる[61]。またこの広告には、ヴェネツィア本島のリーヴァ・デリ・スキアヴォーニにある店舗カフェ・ブリジャッコ（caffè Brigiacco）前から蒸気船サン・マルコ号による輸送事業も記載されている[62]（◆図 106）。蒸気船による航行は、ヴェネツィア本島―リド間では 1858 年に始まるが、カナル・グランデ内では 1881 年まで待たなければならなかった。この時代に蒸気船に乗る行為そのものがまだ珍しく、目玉観光の一つだったと推測される。

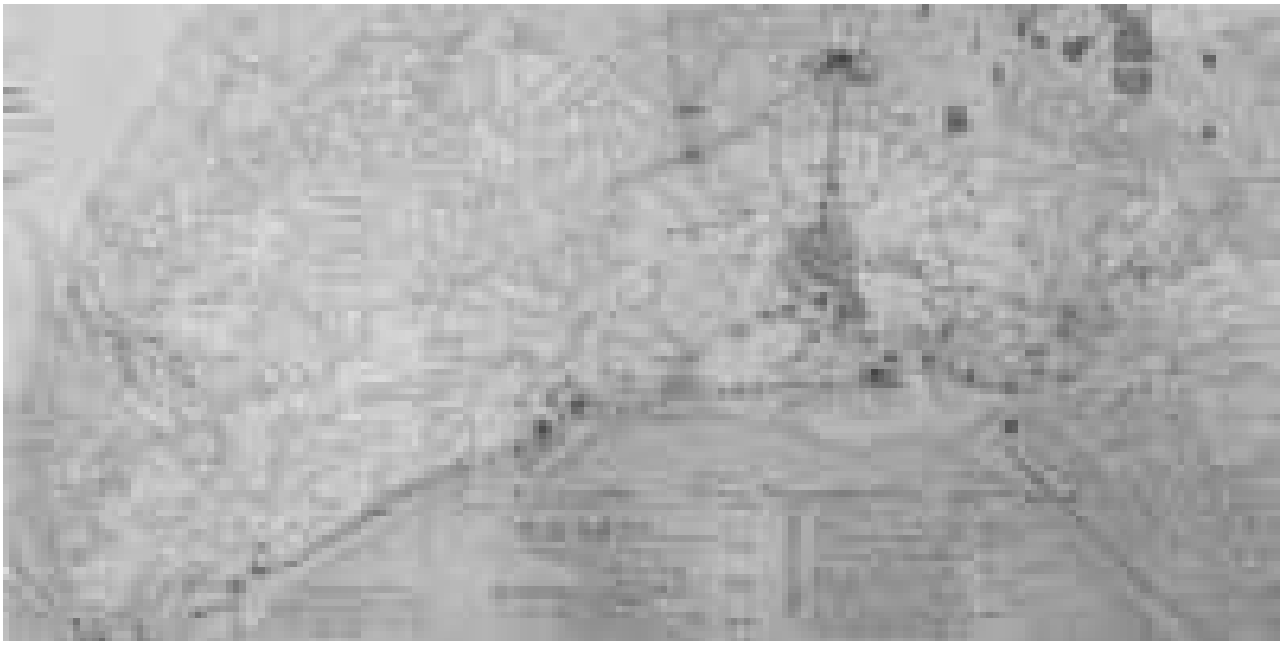


図 103　1850 ～ 1862 年　ラグーナの要塞を示した図
G. Caniato et al. (a cura di), *La Laguna di Venezia*, op.cit., p.265.

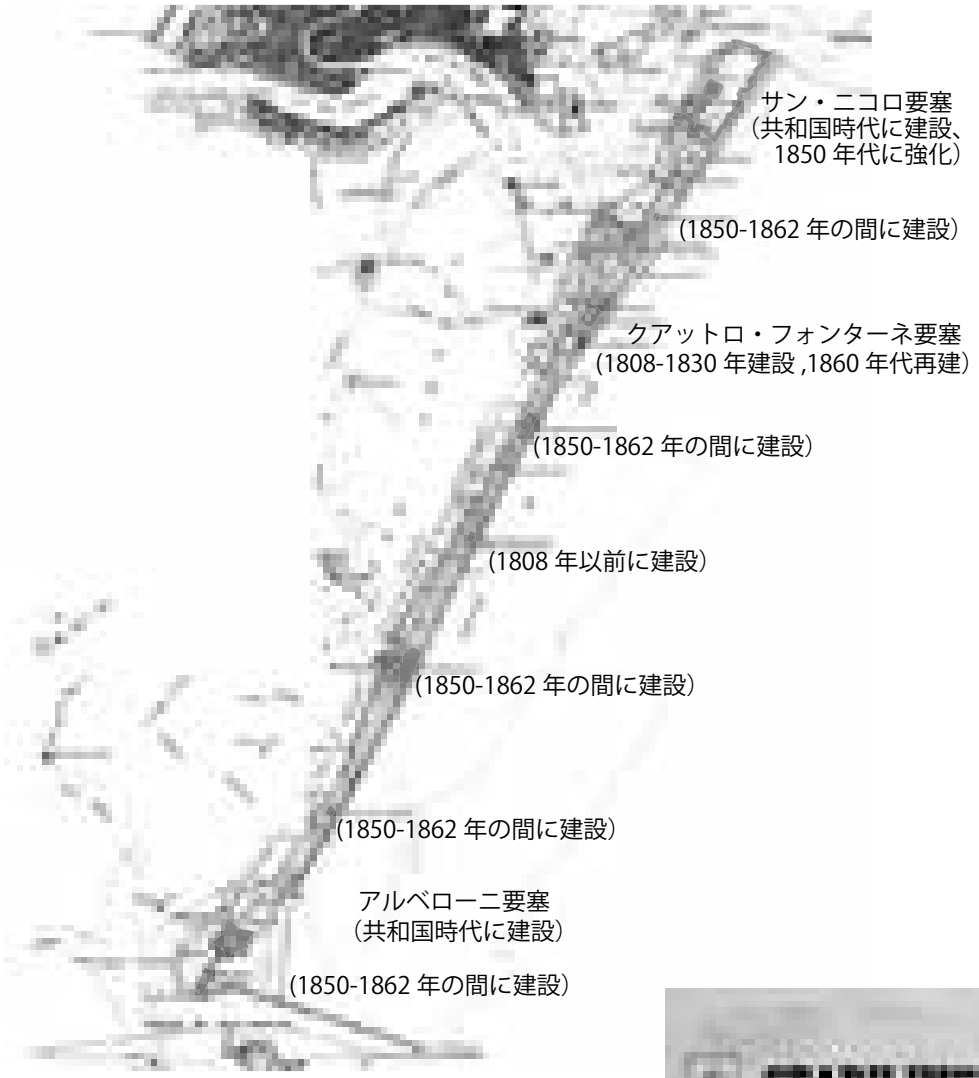


図 104　リドの要塞化
1908 年の地図に要塞が描かれている。
I.G.M., 1908.

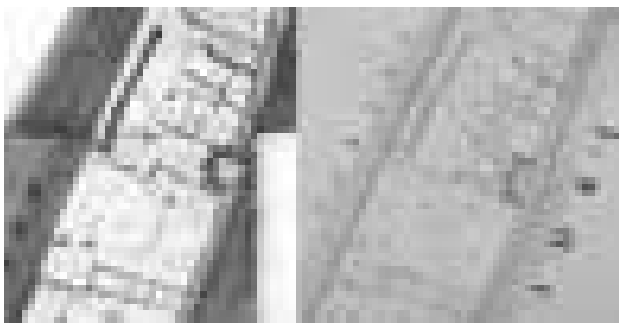


図 105　リドの中央に位置する要塞　1808 年（左）、1830 年（右）
1808 年の不動産台帳の地図には、要塞がリドの両端とその中央あたりの３個所に記載され、共和国時代からのものであることがわかる



図 106　1868 年６月 25 日　海水浴場の広告
午前４～ 11 時、午後３～ 11 時　毎時運航、運賃（片道）25 セント
リーヴァ・デリ・スキアヴォーニ：カフェ・ブリジャッコ前
リド：サンタ・マリア・エリザベッタ広場
A.S.C.V., 1865-69, XI/8/11.

これまでフィゾラの事業は富裕層を対象としていたが、1869 年には、サンタ・マリア・エリザベッタ要塞付近で一般の民衆を対象とした海水浴場も開設された [63]。さらに利用地域を広げようとサービスを提供する施設を配置した [64]。このように、フィゾラは田園の広がる田舎のリドに、海水浴場という新たな機能を導入し、軍事下に置かれた時期を経て、新規開発の成功を納めたのである。

1860 年代には、フィゾラの海水浴場のほかにもう一つ海水浴場があった。ユダヤ人墓地の南側の地域（Favorita）である [65]。そこは当時ナポリのマルゲリータ女王（S. M. la Regina Margherita）と当時まだ幼かった後のヴィットリオ・エマヌエレ三世国王（Re Vittorio Emanuele III）が海水浴に来たことで知られ、別荘と海水浴施設が建設された [66]。

このように立て続けに海水浴場が開設する背景には、富裕層によるグランドツアーのほかに、19 世紀、下層階級で結核が大流行していたことも挙げられる。その様子は『ベニスに死す』でも取り上げられているように、伝染病で多くの人が亡くなっていた。海水浴は医学的に推進されており、海水は清潔な水で、海の波による衝撃が健康に良いと考えられていた。1868 年には、貧しい子供たちのための医療施設をリドに建設することが提案されていた。その結果、子供だけでなく、近隣の県から患者を収容するオスピツィオ・マリーノが設立され、1870 年から営業を開始した [67]。イタリアでは、医師のジュゼッペ・バレッライ（Giuseppe Barellai）の働きにより、治療の必要な子供を受け入れる体制が広まった [68]。オスピツィオ・マリーノは、クアットロ・フォンターネ要塞のすぐ北側に位置し、富裕層を対象としたフィゾラの海水浴場から距離を置かれたことがわかる。こうして、1860 年代、リドの浜辺は軍事施設との間に海水浴場ができていった（◆図 107）。

1870 年になると、以前からの課題であったサンタ・マリア・エリザベッタ通りの整備にようやく動きが出てきた。1870 ～ 1874 年のヴェネツィア市に提出された公共事業に関する申請書の数が急激に増加することからも、当時の都市整備の活発さが想像できる [69]。

1870 年に提出された計画図を見ると、既存の建物の上を通る、幅 14 mの道路の新設が計画されていることがわかる（◆図 108）。この計画は、1858 年の既存の道路を拡張する計画に加えて、アドリア海に突き出たフィゾラの施設からラグーナまでを直線で繋ぐ新しい道路も計画されている（◆図 109）。この強い軸線が今日のサンタ・マリア・エリザベッタ大通りにつながるのである。通りの両側には、水路が描かれているが、1808 年の不動産台帳の地図では、道路の南側の水路は養魚場（fossa da pesca）として利用されており [70]、1870 年の断面図に「魚用の海水溜り（Stagno salso da pesca）」と記載されていることから、この時まで水路利用が続いていたと考えられる [71]。その水路を埋め立て、私有地の一部も道路の拡張計画に組み込まれていることが計画図から読み取れる。

ラグーナ側では、既存のラグーナ沿いの道から、約 45 mラグーナを埋め立て、広場をつくることが計画されている（◆図 110）。広場には樹木も植えられ、ヴェネツィア本島にはない、緑あふれる広場となっている。道路の両側には樹木が２本ずつ植樹され、並木道として街路を彩る工夫も見られる（◆図 111）。並木道は、1830 年にジュゼッペ・ピコッティによって提案されたヴェネツィア本島と本土をつなぐ橋の上に計画されたが、結局実現しなかった。ヴェネツィア本島には並木道がなく、馬車で駆け抜けるような道もなかったことから、並木道へのあこがれをリドで実現したと考えられる。

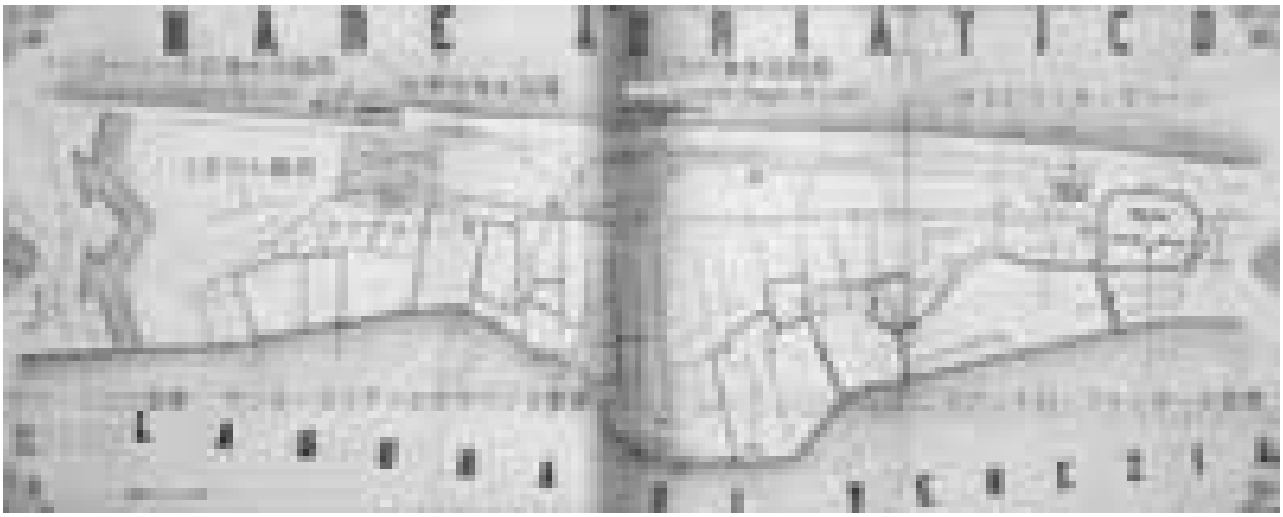


図 107　軍事施設の間に立地する海水浴場
1876 年の地図に海水浴場、軍事施設を示した。



図 108　1870 年　道路整備の計画図　1 階平面図
A.S.C.V., 1870-74, IX/1/39, prot. 42119.



図 109　1870 年　道路整備の計画図
道路の突き当りにフィゾラの海水浴施設が立地している
A.S.C.V., 1870-74, IX/1/39, 1872, prot.43851.



図 110　1870 年　道路整備の計画図　ラグーナ側詳細
A.S.C.V., 1870-74, IX/1/39, 1872, prot.43851.

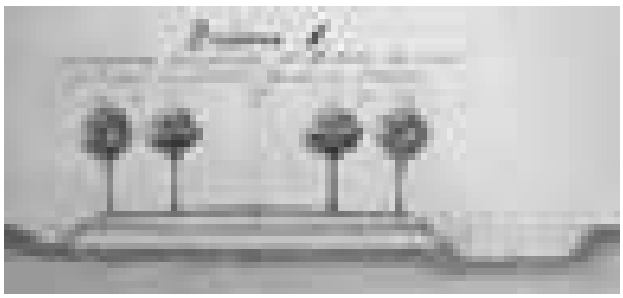


図 111　1870 年　道路整備の植樹計画図　断面図
A.S.C.V., 1870-74, IX/1/39, prot. 51821.

この並木道は、フィゾラの施設の手前まで続いており、1808 年には砂地だったところまで緑の帯が伸びている（◆図 109）。

さらに護岸も工夫され、ラグーナには木造の突き出た桟橋ではなく、階段が計画され、デザインされた柵も設置されている（◆図 112）。運河沿いにも、橋にも欄干のないヴェネツィアでは考えられない。しかし、この頃にはヴェネツィア本島でも、欄干のない橋に鉄製の欄干が設置された。鉄という新たな素材の登場により、街がデザインされていったのである。同様にしてリドでも、こうした当時の流行が取り入れられた。

また同時に従来の桟橋も再生計画が持ち上がった。1871 年の計画図からは、道路拡張に合わせて、護岸の補強を検討していることがうかがえる（◆図 113）。この時代、リドのサンタ・マリア・エリザベッタ広場付近は、まだ自然護岸のように護岸が整っていないことがわかる。島の玄関口にあたるこの部分の桟橋に注目すると、1870 年の時点では、蒸気船用の大きな桟橋が一つと、少し離れて 4 個所、小舟用の桟橋が配置されていた（◆図 110）。1871 年の計画では、桟橋をずらりと並べており、リドへの人の往来の激しさを感じさせる（◆図 114）。小舟用の桟橋は、幅 1.5 mとヴェネツィア本島で見られる大きさと同じである。桟橋同士の間隔は 4 mと狭く、水上タクシーの登場は 1930 年代であることから、ヴェネツィアの外から来た人々にとって、この時代の移動には、ラグーナ内でもゴンドラが愛用されていたと想像される。

1871 年に提出された計画図には、桟橋の新設、新道路の敷設、既存の道路拡張、水路の埋め立て、さらにはフィゾラの施設の杭までしっかりと描かれている（◆図 115）。このように 1870 年代はサンタ・マリア・エリザベッタ通りの具体的な整備計画が行われ、リドが新たな局面を迎える大事業が行われた。1887 年の地図にはすでにまっすぐな軸線であるサンタ・マリア・エリザベッタ大通りが完成している（◆図 116）。

ここまでフィゾラがリドに海水浴場という新しい機能を導入し、事業家として第一線で活躍してきたが、次の時代には、新たなリーダーが登場した。1872 年、ホテル・ダニエリなどの不動産の共同所有者であるアドルフォ・ジェノヴェージ（Adolfo Genovesi）の指導下で創設されたリド水浴会社（Società Bagni di Lido）である [72]。リド水浴会社は、フィゾラの事業とファヴォリータ（Favorita）の海水浴施設を引き継ぎ、ユダヤ人墓地からオスピツィオ・マリーノまでの沿岸部の所有者になったのである [73]。リド水浴会社は独占企業として、19 世紀末には大ホテル建設というリドの新たな事業に成功するのである。

そして 1876 年、サンタ・マリア・エリザベッタ広場と海水浴場の施設を結ぶ鉄道馬車（tram a cavalli）の事業が設立された（◆図 117）。最初はベルギーの会社によって、その後、ヴェネツィア市とマラモッコ市共同のブリジ・ヴェネト会社（società veneta Brisi）によって協力された事業である [74]。1882 年までには、路線が延長され、オスピツィオ・マリーノまで開通していた。同年、リド水浴会社は、サンタ・マリア・エリザベッタ広場と海水浴場の施設を結ぶ路線に投資した [75]。1888 年、サンタ・マリア・エリザベッタ大通りは幅 17m に拡張され、1905 年には、鉄道馬車から路面電車（tram elettrico）の事業へと時代が移っていった。その頃には、通りは幅約 28m にまで拡張され、「大通り（gran viale）」の名に相応しい通りへと成長していったのである [76]。

この島全体では、軍事技師（Genio Militare）によって、1860 年から島の南端に位置するアルベローニ（Alberoni）からラグーナに平行する道路整備が開始された。後に、島全体の整備が進められ、埋め立て、低地のかさ上げ、排水溝の整備なども行われた。この整備は 1883 年、マラモッコ市がヴェネツィア市に併合され、リドもヴェネツィア市になった後の 1892 年まで続いた。この年には、とりわけ潮位の高い時に必要となる排水管（condotti di scalo）の整備が行われ、1900 年には、ヴェネツィアからラグーナを越えて上水道がこの島に引かれた [77]。

こうして、1857 年の海水浴場の開設をきっかけに、リドを含む島全体のインフラ整備により、新たな時代を迎えたのである。



図 112　1870 年　護岸計画図　広場の岸に階段が施されている　A.S.C.V., 1870-74, IX/1/39, 1870, prot. 51821.

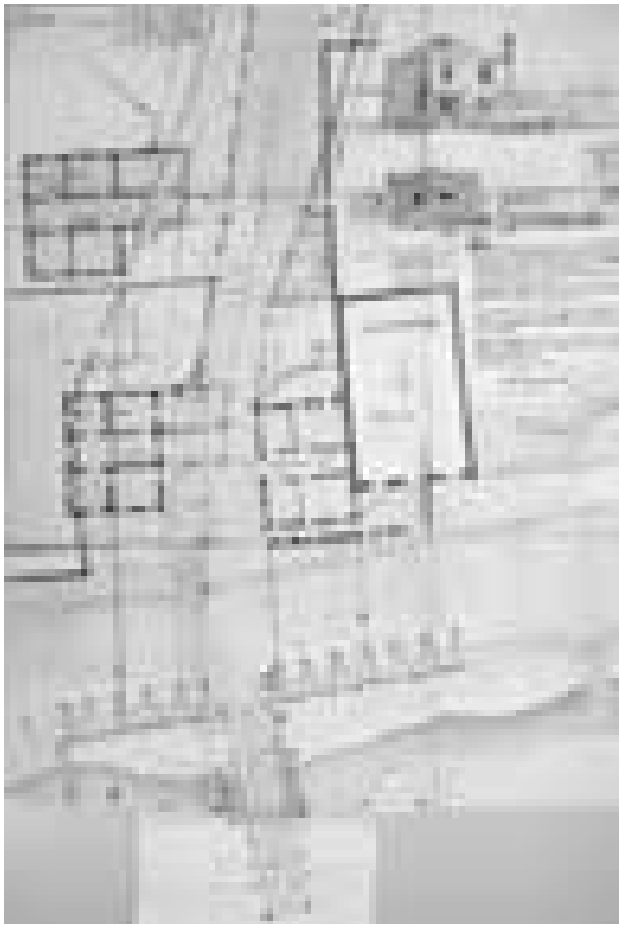


図 113　1871 年　道路および護岸整備計画図
A.S.C.V., 1870-74, IX/1/39, 1870.

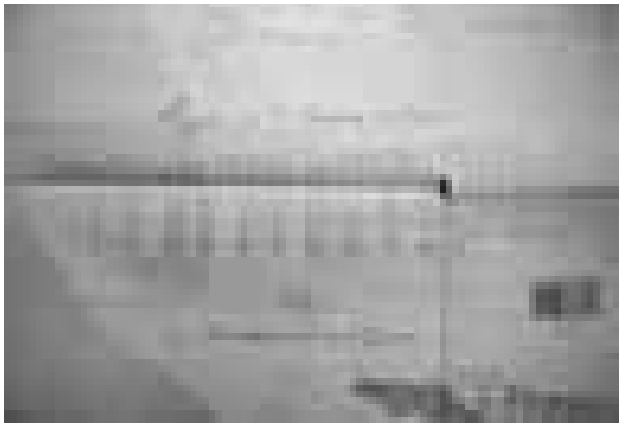


図 114　1871 年　桟橋計画図　平面図・断面図
A.S.C.V., 1870-74, IX/1/39, prot. 18064.



図 117　1900 年頃　鉄道馬車
Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.147.

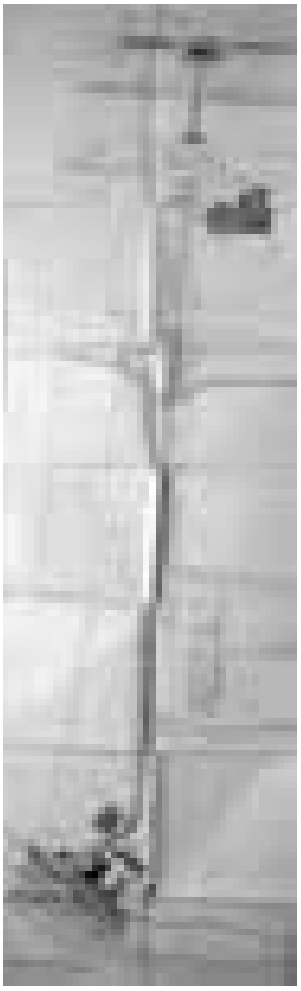


図 115　1871 年　道路整備の計画図
A.S.C.V., 1870-74, IX/1/39, prot. 25551.



図 116　1887 年　鉄道馬車の軌道が描かれたサンタ・マリア・エリザベッタ大通り　I.G.M., 1887.

５．19 世紀末～ 20 世紀初頭のホテル建設

海水浴場の開業をきっかけに、かつて田園の広がっていたリドは国内外から大勢の人が押し寄せる場所となり、さらに 19 世紀後半の開発の勢いを受け、新たな時代を迎えた。開放感のある並木道を馬車が駆け抜けるという、ヴェネツィア本島では見られない洗練された大通りも完成された。さらに 19 世紀末にはこの大通りに沿って劇場やホテルが建設されるようになり、リドは一層華やかさを増していった（◆図 118 ～ 122）。

海水浴場の開業直後のリドは、1858 の計画図（◆図 123）を見ると、桟橋の正面にオステリアがあることがわかるが、1887 年の地図からは、サンタ・マリア・エリザベッタ大通りにはほとんど建物がないことが読み取れる（◆図 124）。1903 年になると、サンタ・マリア・エリザベッタ大通りを中心に建物の軒数が増えている（◆図 124）。その先駆けが、1900 年にリド水浴会社によって建設されたグランド・ホテル・リド（Grand Hotel Lido）とホテル・デ・バン（Grand Hotel des Bains）である [78]。グランド･ホテル･リドは、サンタ･マリア･エリザベッタ広場に面して建設され、「リドの顔」として島の玄関口を飾った（◆図 125）。ホテル・デ・バンはサンタ・マリア・エリザベッタ大通りの突き当りに、アドリア海に面して建設された（◆図 126、127）。19 世紀末、ヴェネツィア本島のカナル・グランデ沿いでも敷地を統合してホテル・バウエルが建設され、これまでの貴族の邸宅を改装したホテルの規模を上回る建物であった。ヴェネツィア本島の超高級ホテルであるホテル・ダニエリの所有者でもあったリド水浴会社は、ヴェネツィアで最も大きいホテルを実現しようと、リドに乗り出したと考えられる。こうして、18 世紀から始まるグランドツアーの影響から、19 世紀にヨーロッパで流行した大ホテル建設の流れに、ヴェネツィアではリドで、19 世紀末から 20 世紀初頭にかけてようやく追いつくことができたのである。海水浴場とホテルの出現によって、リドは富裕層にとって憧れの場所へと変わっていった。それを最もよく現わす作品が『ベニスに死す』である。この小説は 1970 年代に映画化され世界的に広まったが、その時舞台として使われたのがホテル・デ・バンである。映画ではこのホテルに長期滞在する富裕層の様子が映し出されている。

こうして、リド水浴会社はサンタ・マリア・エリザベッタ大通りから海水浴の施設までのエリアを独占し、国内外から多くの中産階級をリドに導き、ヴェネツィアにおける観光業を牽引してきたのである。その結果、ヴェネツィア市もリドに確実な経済成長を期待するに至った。エットレ・ソルジェル市議会議員（consigliere comunale Ettore Sorger）は観光政策に関心を寄せ、リドの広場、道路、運河の整備をヴェネツィア市が引き継ぐことを提案し、さらには住宅を整備するための調整計画（piani regolatori）の必要性を強調した [79]。

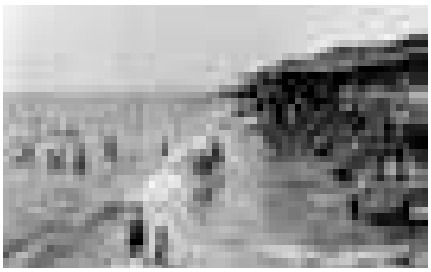


図 118　1906 年　施設と海水浴
Italo Zannier, *Venezia, Archivio Naya*, Venezia : O. Böhm editore, 1981.

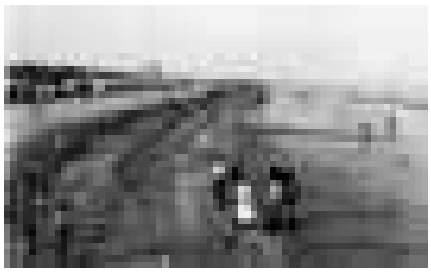


図 119　1906 年　ホテル・デ・バンの正面に広がる海水浴場
浜辺にはプライベート空間の小屋（capanna）がある。1890 年代初頭から始まり、急速に増えた。当時はリドにまだホテルがほとんどなく、海や浜辺で長く過ごしたい男女に利用された。*Ibid.*

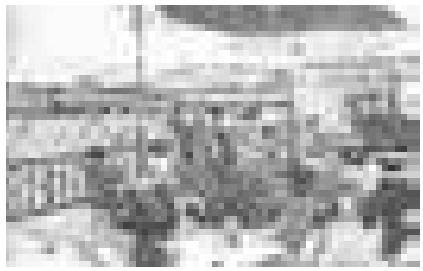


図 120　海水浴施設のテラス席、海上で寛ぐ人々
Nelli-Elena Vanzan Marchini, *Venezia: I piaceri dell'acqua*, Venezia : Arsenale edigrice, 1997, p.92.



図 121　サンタ・マリア・エリザベッタから海水浴施設を結ぶ鉄道馬車
Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.153.

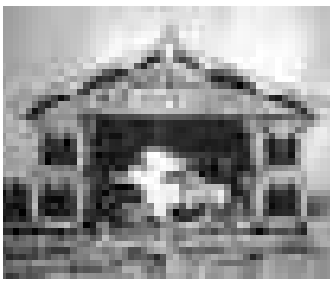


図 122　劇場
古い劇場は 1880 年代に生まれた。そこに 1892 年に新しい劇場が建設された。壁が無く、オープンの舞台がある。*Ibid.*, p.152.

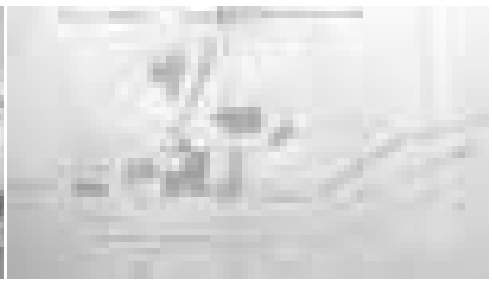


図 123　1858 年　埋め立ての計画図
ラグーナ側を 5367㎡埋め立てる提案をしている。広場に面してオステリア（osteria）、教会（chiesa）、司祭の住宅（canonica）が立地している。　A.S.C.V., 1855-59, IX/10/6.

1904 年、E. ソルジェル議員は新たな運河と道路網の計画を提出し、サンタ・マリア・エリザベッタ大通り付近の地区の開発を試みている。同年、サンタ・マリア・エリザベッタ大通りの北側に広がるメキタル会の土地がリド建築土地利用株式会社（Società Anonima Lido Utilizzazione Terreni Edilizi（S.A.L.U.T.E.））に 120 万リラで買い取られた。10 年間で建設用として整備しなければならなかったことから [80]、これも市の政策の一つだと考えられる。また 1904 年にはリド水浴会社はサンタ・マリア・エリザベッタ通りの南側に広がる土地を獲得し、基盤整備が行われた。リド水浴会社は単なる海水浴場の経営だけでなく、交通、ホテル業、さらには、ヴェネツィア市の委託による、土木事業まで展開していたことから、リド開発の中心的存在であったことがわかる。

そして 1907 年までに、この島では照明用の電気配線、下水道、歩道、並木道も整備が完成した [81]。

このようにインフラが次々と整備されていく背景には、ある企業家の活躍が挙げられる。それは、ヴェネツィア出身のニコロ・スパーダ（Nicolò Spada）である。彼はリドの開発に、次の転機をもたらした英雄の一人である。大成功を納めた事業としては、現在でもリドの高級ホテルとして知られるホテル・エクセルシオール（Hotel Excelsior）の建設が挙げられる。

1905 年の冬のある日、N. スパーダはモーターボート（Tilwa 号）に乗り、ラグーナの水を切って、クアットロ・フォンターネ要塞の脇を流れる運河にたどり着いた。上陸したリドのその場所は荒れ地であったという。草むらをかき分けて進み、小高い砂丘に上がると、目の前にはアドリア海の開放感ある素晴らしい光景が広がり、反対側のラグーナの奥にはドロミテの山々の美しい風景を一望できたと記録されている [82]。1903 年の地図を見ると、サンタ・マリア・エリザベッタ大通り付近には、建物が増えつつあるが、この要塞の付近には、建物がほとんどないことがわかる（◆図 124）。N. スパーダは、この未開発地域のクアットロ・フォンターネ要塞のそばにホテルの建設を試みる。ホテル建設の研究に 2 年費

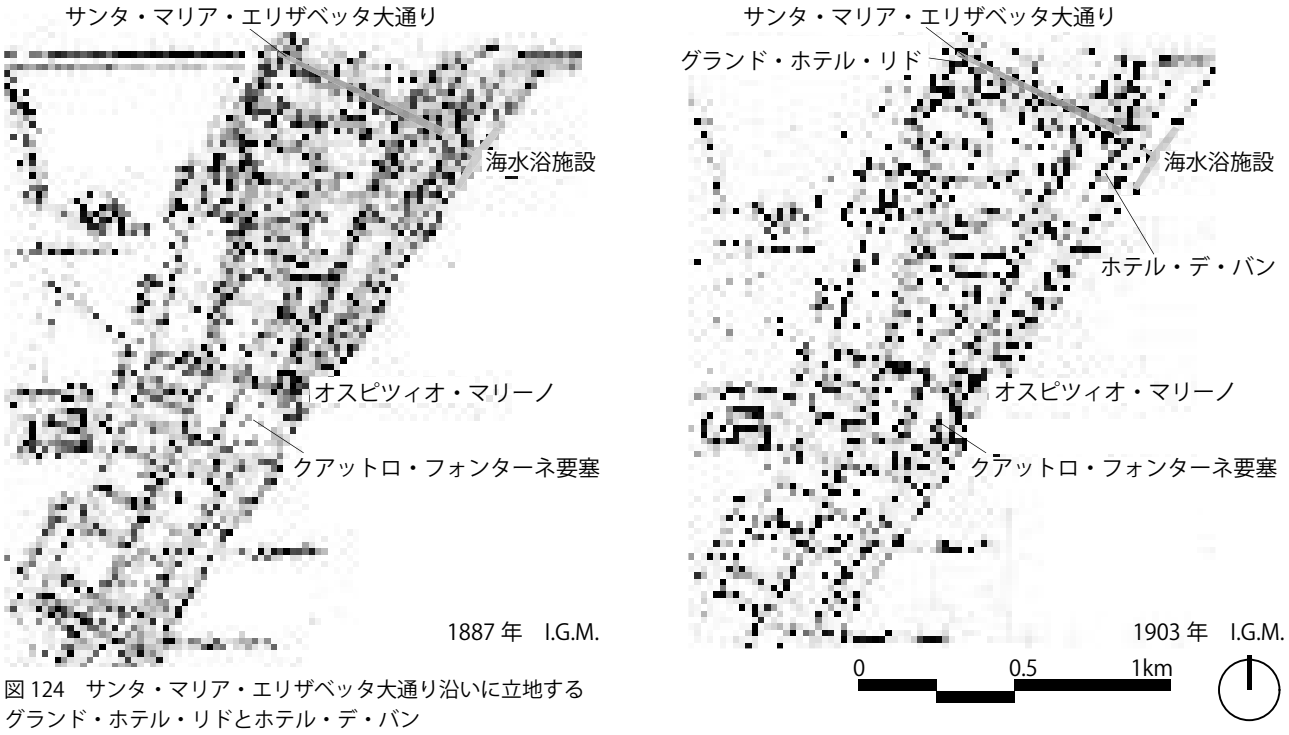


図 124　サンタ・マリア・エリザベッタ大通り沿いに立地するグランド・ホテル・リドとホテル・デ・バン

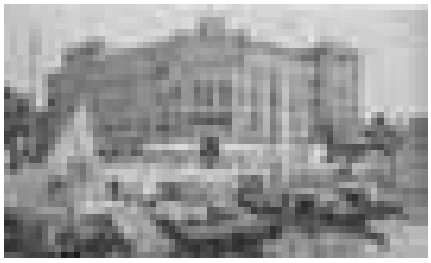


図 125　1900 年　グランド・ホテル・リド
Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.148.

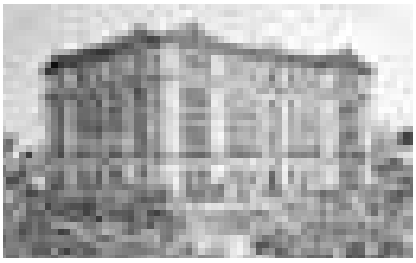


図 126　1900 年　ホテル・デ・バン
Ibid., p.197.

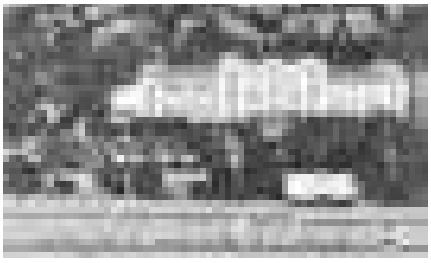


図 127　1935 年　ホテル・デ・バン
1920 年代後半に再建された。
A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN004129.

やし、13 もの計画を描いた[83]。海に面して幅 180 m、７階建て、400 もの客室、運動治療用の施設、四つのエレベータ、オリエント風の装飾を施したホール、レストラン、テラス、コンサートホール、カジノ、劇場、広大な空中庭園などを備えた壮大なプロジェクトである。

まずこの事業を実現するために、N. スパーダは資金の準備のためにグループ会社のリドホテル会社（Compagnia Alberghi Lido）を設立した。

このホテルの予定地は、島の中心地であるサンタ・マリア・エリザベッタ広場から少し離れていることから、まずは交通手段を講じる必要があった。この時、ロッティニ・マルツォット（Rottigni-Marzotto）による大通りからオスピツィオ・マリーノまでの鉄道馬車の路線を路面電車にする計画が許可されていた[84]。N. スパーダは、3,000 リラでロッティニからこの計画を引き継いだ。当時、鉄道馬車の営業権をヴェネツィア市から委託されたリド水浴会社は、路線をオスピツィオ・マリーノにとどめ、その先に位置するホテルの予定地までは延長の必要がない、と N. スパーダの延長計画に強く反対したのである。しかし、N. スパーダは反対に屈することなく、計画案を見直し、大通りからオスピツィオ・マリーノを越えて、ホテルの予定地の西側を通り、ラグーナ方面に回る環状路線の計画を実現させた[85]。1906 年７月、リド水浴会社は鉄道馬車を廃線せず、サンタ・マリア・エリザベッタ広場からホテル・エクセルシオールの予定地まで路面電車を実施できることとなった[86]。また N. スパーダの構想はホテル建設だけではなく、電気の配線や排水の整備など、インフラ整備を通して島全体を活性化する事業も意図していた。

このような N. スパーダの大胆かつ多義に渡る事業を財政的に最も支援していたのが、当時、イタリア商工銀行ヴェネツィア支店（Venezia della Banca Commerciale Italiana）の支店長（Direttore）だったジュゼッペ・トエプリッツ（Giuseppe Toeplitz）である[87]。そして、G. トエプリッツは、N. スパーダの構想する莫大な事業に投資し、その経済的効果は、期待を遥かに上回る結果になった[88]。

そして 1906 年、ジュゼッペ・ヴォルピ（Giuseppe Volpi）[89] は、ホテル・ダニエリ（Hotel Danieli）やグランド・ホテル（Grand Hotel）を所有していたグループ会社（The Venice Hotels Limited）[90] と、N. スパーダによって設立されたリドホテル会社を統合し、「大ホテルイタリア会社（Compagnia Italiana Grandi Alberghi (C.I.G.A.)）」を設立した[91]。大資本となった C.I.G.A. は 1907 年、路面電車の事業を開始し、大通りの道幅をさらに広げ、現在の 28 mの通りが実現した（◆図 128）。

1907 年、ファヴォリータからホテル・エクセルシオールを越えた辺りまでの広大な区域が、軍事的な管轄から解放され、海水浴場への展開が可能となった[92]。

こうして 1908 年、ホテル・エクセルシオールが開業した（◆図 129）。海に面してビザンティン様式の装飾が浜辺に彩りを添える。７月に行われた式典では、船によるパレードなどヴェネツィアらしいイベントも行われ、音楽や海上花火で夜通し盛り上がった。誕生したホテルは、ホテル・バウエル・グルンワルド（Holet Bauer-Grünwald）の創始者であるジョヴァンニ・サルディ（Giovanni Sardi）によって計画された[93]。19 世紀末に敷地を統合し、ヴェネツィア本島の大ホテルよりもはるかに規模の大きいホテルをリドで実現したのである。建設されたホテルを見ると、ホテルから直接浜辺に降りられるようになっている（◆図 130）。1900 年に開業したホテル・デ・バンの場合、ホテルと浜辺の間に道路が走っており、海とのつながりが若干遮断されている。それに比べ、エクセルシオールはホテルのホールから直接浜辺へアクセスできるよう考えられており、海とのつながりがより強くなっている。というのも、この地域は、ホテル建設以前、ヴェネツィア市によるアドリア海沿岸の道路建設の予定地であったが、N. スパーダはその道路建設の変更を市に要求し、ホテルを実現したからである[94]。現在のホテルを見ると、道路がホテルの西側にクランクしている。また、ラグーナから直接建物にアクセスできる専用の運河が掘削され、これまで島に建設されたホテルとは大きく違う（◆図 131）。この船によるアクセスという、いかにもヴェネツィアらしい発想を可能にしたのは、おそらく、富裕層の間でその後流行するエンジン付きのモーターボートを想定してのことと考えられる（◆図 132）。

N. スパーダのこだわりはこうしたアプローチの工夫以外にも見られる。ここで特記しておきたいことは、「海の衛生面」を考慮した点である。ヨーロッパで海水浴が流行していたこの時代、海際の施設はどこにでもあった。そうした施設の汚染水は海にそのまま垂れ流されるのが一般的で、海の汚染原因であったという。当時、治療目的で海水浴していたにもかかわらず、実は、水質そのものに問題があったのである。そこで N. スパーダは、清潔な海水を目指して、排水溝の位置を検討し、最終的にクアットロ・フォンターネ地域の排水を全てラグーナの方に注ぐよう工夫した。その結果、ホテルの前面に広がる海水は、汚水から完全に切り離され、透き通る水を実現し、「恵まれた環境で海水浴ができる、ヨーロッパで唯一の海岸だ」と自慢した[95]。この事例から N. スパーダの行った開発は単なるホテル建設というよりも、ホテルを拠

点に島全体の整備を考えていたことがわかる。

ホテル・エクセルシオールの完成に合わせて、路面電車の整備のほかに、ホテルのラグーナ側に公共の船乗り場が設置されるなど、交通網も整備された（◆図 133）。リドの風景は一変し、ヴェネツィアに最も近い近代都市が出来上がった。これは、イタリアのほかの都市で見られる市壁の外の新市街地と共通する現象である。

ヴェネツィア本島―リド間の移動に関して、興味深いプロジェクトを紹介しておく。1911 年、ヴェネツィア市技術局長のダニエレ・ドンギ（Daniele Donghi）は、カステッロ地区のサンテレナとリドの間に地下道か地下鉄の建設計画を提案した。その後、N. スパーダが、サン・マルコ広場からジュデッカを経由し、エクセルシオールの周辺地区をトンネルで結ぶという計画を提案すると、D. ドンギはこの計画をあと押しした。またD. ドンギはトンネル内に商店街も計画したが、この計画に民間企業は関心を示さなかった。もし、このトンネル計画が実現していたら、３分間という短い時間での移動が可能になっていたという [96]。

この夢物語のような計画は、現在のラグーナの自然環境保護とは全く違う方向に重きを置いていたことに気付く。この事例は、当時のヴェネツィアの経済成長にとって、リドへの投資がどれほど重要であったかを証明している。また、イタリアのほかの都市では見られない、旧市街地と新市街地の接続をいかに円滑にするか、という問題への解決策でもある。しかし、逆を言えば、この地下道が実現しなかったことで、水上交通というヴェネツィアらしい手段を、より強化することにつながったとも言えるのである。



図 128　1909 年頃　サンタ・マリア・エリザベッタ広場に接岸する蒸気船と路面電車
F. Ogliari, A. Rastelli, *Navi in città: Storia del trasporto urbano nella Laguna Veneta e nel circostante territorio*, Milano : Archetipografia, 1988, p.230.



図 129　1910 年　浜辺に面して立地するホテル・エクセルシオール
D. Resini (a cura di), *Tomaso Filippi fotografo: Venezia fra Ottocento e Novecento*, Venezia: Istituzioni di Ricovero e di Educazione, 2000.

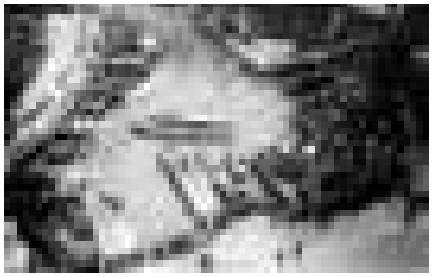


図 132　1927 年
ホテル・エクセルシオールの運河側
エンジン付きのモーターボートが早くも普及している
A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN001650.



図 130　ホテル・エクセルシオールの前面に広がる浜辺



図 131　運河と直接接続するホテル・エクセルシオール

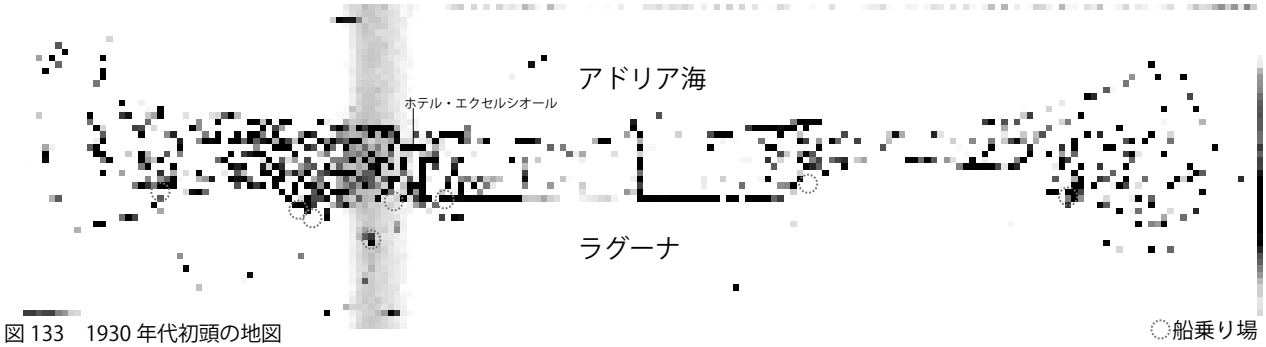


図 133　1930 年代初頭の地図
公共の桟橋が設置されているのがわかる
Sergio Barizza (a cura di), *Il Casinò municipale di Venezia : Una storia degli anni'30*, Venezia : Arsenale, 1988.

６．1910 ～ 1920 年代の緑に囲まれた住宅開発

1900 年にサンタ・マリア・エリザベッタ大通りの両端に大ホテルが建設されると、その数年後には、この通りを中心にホテルや別荘（villa）が建設されるようになる[97]（◆図 134）。1908 年の地図を見ると、大通りからホテル・デ・バンの間を中心に建物が建設されており、この時期に建設された別荘は贅沢な空間を求める富裕層によって建設されたと考えられる（◆図 135 ～ 137）。その後、1927 年の地図にはホテル・エクセルシオールの南側まで建物が立地しており、この 20 年の間に集中して建設されたことが読み取れる（◆図 135）。これはヴェネツィア市によって行われた住宅政策によるものである。

ヴェネツィアの人口は 1868 年に 12 万人、1881 年に 13.4 万人、そして 1901 年には 15.2 万人と増加傾向にあった。工場や倉庫も増え、それと同時にヴェネツィア本島内では庶民用の集合住宅が建設されていった。その際、採用されたのが、通気性を重視する独立型の集合住宅である。1893 年にはヴェネツィア市が健全で経済的な庶民住宅を建設するよう義務付け、ヴェネツィア市の政策により住宅が建設された。実際に建設された集合住宅は、サン・ジョッベ地区（1904 ～ 1905 年、7 棟）、サン・レオナルド地区（1904 ～ 1906 年、8 棟）、ジュデッカ（1906 ～ 1910、6 棟）などヴェネツィア本島の周辺に多い[98]。そして 1906 年には、国際展示場にもなっていたジャルディーニのすぐ近くのサンテレナで集合住宅が計画された。ここでは、豊かな緑に囲まれた住宅地として開発された。

こうした住宅建設のラッシュがリドにもやってきたのである。1907 年、リドに住宅を建設するよう計画が持ち上がり、その対象地区として挙げられたのがクアットロ・フォンターネ要塞からマラモッコ間であった。その当時、ヴェネツィア市は国が所有していた地区をヴェネツィア市に譲り渡すよう提案し、その条件としてヴェネツィア本島の西端に位置するサンタ・マルタの倉庫群（Magazzini Generali di Santa Marta）を国に渡すことで交渉を進めた。続いて、ヴェネツィア市は、新たな埋立地を個人に譲渡する計画を認めた。約 1000㎡の土地を 20 区画に分ける道路網を計画した。さらに、それぞれの敷地の 4 分の 1 を住居に、残りを緑地帯として緑に囲まれた住宅地を提案した[99]。これを「チッタ・ジャルディーノ（città-giardino）」という。ヴェネツィア本島では集合住宅の周辺に緑地帯を設ける程度であったが、この島は土地にゆとりがあることから、戸建て住宅の建設と緑地帯の併存が容易だったと考えられる。19 世紀後半、産業期の大都市であったイギリスやフランス、ドイツでは、裕福な中流階級や労働者階級のための住宅地がつくられるようになっていた。それは都市の周辺部や農村部に建設することで、個々の空間にゆとりを与え、生活環境をより向上させるという目的があった。その例としては、1880 年代のオランダの資本家ファン・マルケンによって建設されたアグネタ・パーク（◆図 138）やドイツのクルップ（◆図 139）が挙げられる。両者には敷地内に設けられた緑地が重要な役割を示している住宅モデルである[100]。リドはこうした当時流行していた住宅地開発を受け入れられる器として最適だったと言える。

チッタ・ジャルディーノは、まずホテル・エクセルシオールのラグーナ側の地区で実験的に行われた。この地区は、ヴェネツィア市が N. スパーダのホテル計画を認める一方で、ラグーナ側の地区を全てヴェネツィア市に無償で譲渡するよう、N. スパーダに義務付けていたのである[101]。1911 年、健全で経済的庶民用住宅委員会（Commissione per le case sane, economiche e popolari（後の IACP））が「チッタ・ジャルディーノ」の国際的な実験のモデルとして、この地区を住宅地にすることを提案した[102]。

そして、C.I.G.A. は自社の所有地で 100 軒の小別荘（villino）の建設プロジェクトを実施するために、ホテル・デ・バンとオスピツィオ・マリーノ間の公共空間を自由に扱えるよう許可を求めた。1914 年 1 月、C.I.G.A. は、ホテル・デ・バンとホテル・エクセルシオール間の広大な所有地に 40 軒の小別荘を建設する選考会を公告した。その結果、質の高い 92 もの応募があったという[103]。この時の審査員には、E. ソルジェルや N. スパーダがおり[104]、20 世紀初頭からリドの開発を進めてきた代表的な人物がこのプロジェクトの中心に関わっていたことがわかる。第一次世界大戦により、住宅開発は凍結したが、1922 ～ 1925 年に集中的に建設された[105]。この時開発された地区は 1927 年の地図から明らかである。

1922 ～ 1925 年に建設された事例では、現在のサンドロ・ガッロ通り（Via Sandro Gallo）とラグーナ間に位置し、グリッド状に敷地が分割され、均等な住宅配置になっている区画がある（◆図 140）。ここは 19 世紀に造成された場所で、未開発地域であったため、合理的な敷地割が可能となったと考えられる。ここには「ドムス・ノストラ（Domus Nostra）」という国家公務員（Cooperativa degli Impiegati dello Stato）用に、70 世帯、44 軒が計画された（◆図 141）。全住宅が緑に取り囲まれるように配置され、チッタ・ジャルディーノの典型的な構成をなしている。ラグーナに沿った敷地には、直接運河にアクセスできるようになっており、ヴェネツィアらしさが見られる（◆図 142）。このドムス・ノストラは新



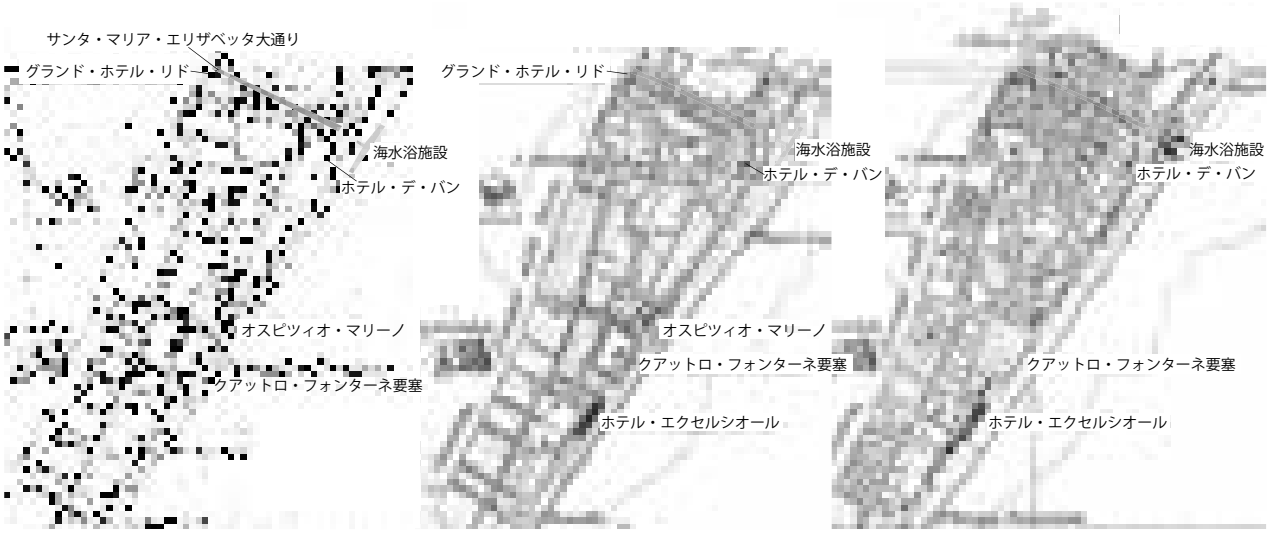
図 134　サンタ・マリア・エリザベッタ大通り沿いに建つホテル・ヴィッラ・レジーナ　Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.149.



図 136　1906 年
ヴィッラ・ロマネッリ
ドメニコ・ルポロ（Domenico Rupolo）設計
ネオビザンティン様式



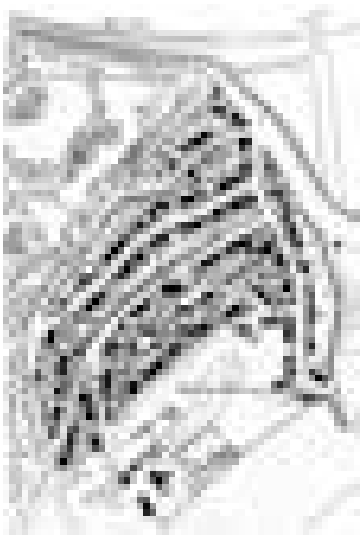
図 137　1906-7 年　ヴィッラ・デッレ・パルメ
ダニエレ・ドンギ（Daniele Donghi）設計



1903 年　I.G.M.　　1908 年　I.G.M.　　1927 年　I.G.M.

図 135　1903 ～ 1927 年の変遷





（左）
図 138　1880 年　デルフトのアグネタパーク
フランソワーズ・ショエ（彦坂裕訳）『近代都市―19 世紀のプランング』井上書院、1983 年、p.78.

（右）
図 139　アテンホフのクルップ住宅地
同前書、p.77.

規開発であることから、理想の形が実現され、贅沢な空間となっている。また、運河沿いの湾曲した敷地にもチッタ・ジャルディーノの計画が踏襲された。ガッリーポリ通り（Via Gallipoli）に沿った区画では、鉄道員（Cooperativa dei Ferrovieri）の住宅として、２階建ての住宅 17 軒、合計 34 世帯分が計画された[106]。この一見難しそうな区画でも、ゆとりのある敷地割と、充分な緑地空間を設けることで、快適な空間を生み出している（◆図 143、144）。そしてダルダネッリ通り（Via Dardanelli）とダルマツィア通り（Via Dalmazia）に挟まれた三角形の区画には、個性的で優雅な別荘が５軒建てられた。ダルダネッリ通りを挟んでこの敷地の向かい側には、1911、1912 年に建設された別荘が４軒並んでおり、この辺りは浜辺からほど近いこと、古くからの土地で地盤が安定していることから、富裕層の別荘として人気が高かったのではないかと推測される。

このように、リドの住宅地開発にチッタ・ジャルディーノの計画が採用され、ヴェネツィア本島では難しかったゆとりのある快適な住環境が実現されたのである。また、ヴェネツィア市と C.I.G.A. が共動した住宅開発では、実際の住宅設計はヴェネツィア出身の建築家や技術者が手掛け、施主はヴェネツィア出身の中産階級の依頼であったという[107]。ヴェネト―ビザンティン様式を解釈したリバティー（libertà）様式の特徴をもつクレスベル・ベルトラミ小別荘（villino Kresber Beltrami）などがその例である[108]。高密なヴェネツィア本島からほど近いリドに別邸をもつことは、当時一つのステイタスであったと言える。

このような住宅地開発はサンタ・マリア・エリザベッタ大通りの北側でも行われた。この地域についても概観しておく。1914 年、サンタ・マリア・エリザベッタ大通りとその北側に位置するファヴォリータ間の地区の道路整備が認められた。この土地は 1904 年までアルメニア人のメキタル会が所有していたが、基盤整備するためにリド建築土地利用株式会社（S.A.L.U.T.E.）に買い取られた[109]。1908 年と 1927 年の地図を比較すると、この間に宅地化されたことがわかる（◆図 145）。1927 年の地図を見ると、均等な敷地割であることから、計画的な開発であったことは明らかである。現在の

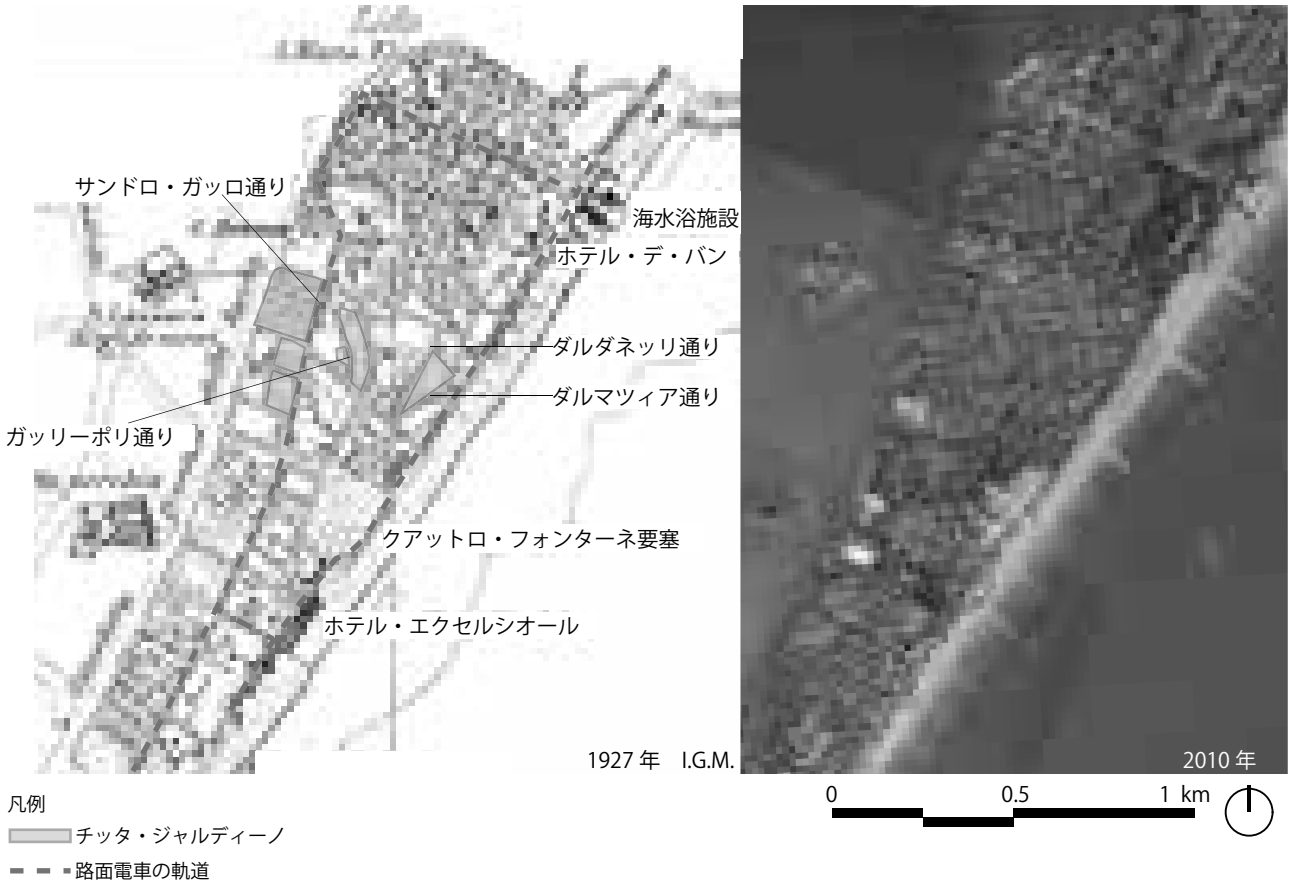


図 140　1922 ～ 1925 年に建設されたチッタ・ジャルディーノ
（左）1927 年、（右）2010 年
航空写真から樹木囲まれた住宅が多いことに気付く

航空写真からは、こちらの地域でも住宅は緑で囲まれ、独立型の集合住宅であることがわかる（◆図 145）。

こうしてリドでは、1910 年代～ 1920 年代にチッタ・ジャルディーノの計画が積極的に進められ、風通しの良い快適な生活環境が実現された[110]。それは、単に時代の流れに沿って環境衛生への意識が高いだけでなく、N. スパーダ自身の考えでもあった。これは、ホテル・エクセルシオールの排水溝を通常の海側ではなくラグーナ側に向け、清潔な海水を実現したことにも表れている。また、1914 年にはリドで大量発生する蚊の対策も行われた[111]。この衛生思想も加わり、リドはヴェネツィア本島の郊外の街としてイメージを一新していったのである。



図 141　ピラーノ通りに立地する国家公務員の住宅



図 142　ラグーナに面する国家公務員の住宅



図 143　運河に面して立地する鉄道員の住宅



図 144　ヴェネツィアン・ゴシックのような窓を施した鉄道組合員の住宅

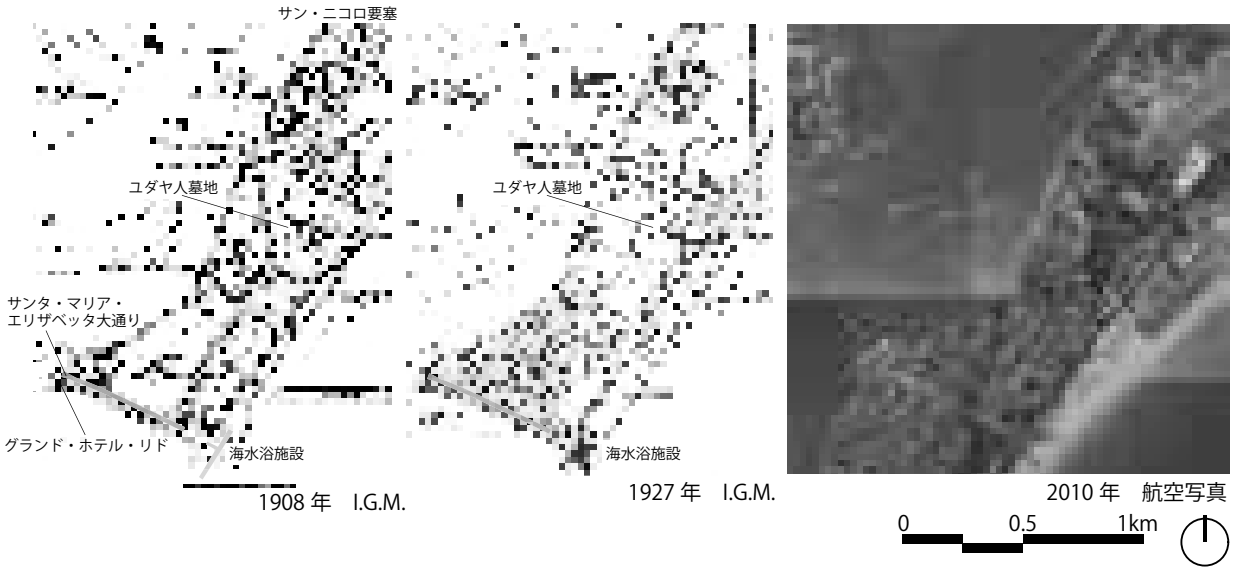


図 145　1908 ～ 2010 年の変遷
サンタ・マリア・エリザベッタの北側の地区

７．1930 年代に確立されたエンターテインメント空間

1857 年の海水浴場の開設を皮切りに、リドは一気に発展を遂げる。19 世紀末の海水浴ブーム、20 世紀初頭の大ホテルの建設、そして快適な生活環境を保証した住宅地建設と次々と開発され、人口も増え、人気の場所となっていった。その背景には、産業の発展、とりわけマルゲーラ港の工業による経済効果もあった。また、1928 年には飛行場がサンタンドレアからサン・ニコロに移設され、この島はローマ、ブリンディシ、ミュンヘン、グラーツ（オーストリアの都市）とを接続する国際的な窓口になったのである[112]。国内外から多くの人がリドを訪れるようになり、この頃には、ヴェネツィア本島とリドとを結ぶ水上バスも増便されていった。さらに、リドでは様々なイベントが開催され、観光業に、より一層力が注がれたのである。

その例を見てみると、1926 年、ホテル・エクセルシオールのアトリウムで開催されたダンスのイベントがある。そのほかにも、同ホテルのスケートリンクでのイベントが挙げられる。また 7 月レデントーレ祭では、同ホテルが開放された。さらにサン・マルコ水域に打ち上げられる花火を間近で見られるよう送迎のサービスも行われた。送迎用の運搬船（galleggiante）はライトやカラフルな風船で飾り付けられ、ダンスホールも設けられた。現在でも船の上で音楽を激しく奏で、ダンスを楽しみながら打ち上げ花火を待つ華やかな光景に出会う。また、1927 年には、アメリカ、ドイツ、フランス、イタリアによる水上機（idrovolante）のスピード競技といった国際的なイベントが行われた事例もある[113]（◆図 146）。1928 年には同ホテルのテラスでファッションショーが行われ（◆図 147）、またある夜にはオーケストラによる演奏会が開催されるなど（◆図 148）、大テラスを活用したイベントが多く見られた。そしてこの頃、テニス好きのある公爵により、テニスコートが整備され、国際トーナメント試合が開催されたという。このように 1920 年代後半のリドでは、国内外からの訪問客を絶やさないよう、イベントが次々と繰り広げられた。

イベントを多く開催することで、宿泊客により長く滞在し、余暇を楽しんでもらおうという傾向は、1930 年代にピークを迎える。この時代を代表する人物として挙げられるのが、C.I.G.A. の指揮を執っていた G. ヴォルピである。彼はマルゲー



図 146　1927 年　水上機国際大会
A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN001696.

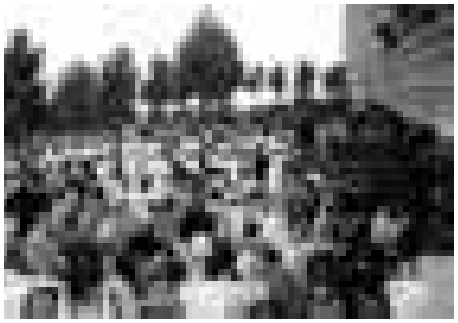


図 147　1928 年　ファッションショー
ホテル・エクセルシオールのテラスで開催
Ibid., GN001555.



図 148　1928 年　野外オーケストラ
ホテル・エクセルシオールのテラスで開催
Ibid., GN001575.



図 149　2007 年　アルベローニ要塞の遺構、堀



図 150　2007 年　アルベローニ要塞の遺構、ゴルフ場

ラ港のプロジェクトを成功に収め、1925 ～ 1928 年にはムッソリーニ政府の財務大臣を務めた。1934 年には、ヒトラーやムッソリーニをアルベローニのゴルフ場でもてなしている。このゴルフ場は、アメリカの実業家ヘンリー・フォード（Henry Ford）の勧めを受け、G. ヴォルピがアルベローニ要塞をゴルフ場につくり変えたのである。このアルベローニ要塞はマラモッコ港の監視のために建設されていたが、この時は、軍事政権から許可を簡単に得ることができたという（◆図 149、150）。当時のゴルフは、ヴェネト会社（società veneta）の関係者や大ホテルの裕福な顧客にのみ開かれる独占的なクラブであった [114]。こうした限られた上流階級者たちだけを優遇する施設により、この島全体のイメージ高級感もさらに高まった。

リドを最も華やかに演出したイベントは、1932 年に開催された映画祭である。C.I.G.A. が 25,000 リラを出資し、ホテル･エクセルシオールの大テラスで映画が上映された。7 か国、25 作品が上映され、これが国際映画祭の始まりとなった。このイベントは大成功し、経済効果に注目すると、同ホテルの従業員の雇用が 50％増加したという記録がある。その 2 年後、C.I.G.A. は融資を増やし、同ホテルの庭でイベントを開催して、大勢の人を呼び寄せた。1934 年には国際演劇祭も開催された。そして 1930 年代、サンタ・マリア・エリザベッタ大通り付近に建設された遊園地も、同ホテルの集客を伸ばしたと考えられる [115]。

そんななか、G. ヴォルピは、閉鎖された場所で危険な遊びを好む客のために、カジノの建設を考案した。この時、市政府は宗教的な面からヴェネツィア本島内では展開したくないと考え、リドに許可を出した。また、1937 年には、第 5 回映画祭を開催するために、G. ヴォルピは映画館の建設を決定したのである [116]。カジノや映画館の建設場所には、当時売りに出されていたホテル・エクセルシオールの近隣のクアットロ・フォンターネ要塞の跡地が選ばれた。この要塞の近くには、16 世紀に建設されたピザーニ家の別荘があり、そこではかつてカジノが行われていた。古くから娯楽、快楽の雰囲気が、20 世紀に引き継がれたのである。

クアットロ・フォンターネ要塞は、名前の通り四つの井戸があった場所の近くに、オーストリア政府下で建設された要塞である。1830 年の不動産台帳（カタスト・アウストリアコ）の地図から四つの井戸を避けるようにして要塞が建設されていることが読み取れる（◆図 151）。1852 年の地図から、四つの井戸のうち一つが要塞の敷地内に含まれていることがわかる（◆図 152）。そして、この広大な場所にカジノと映画館が建設されることになった。当時の要塞については、

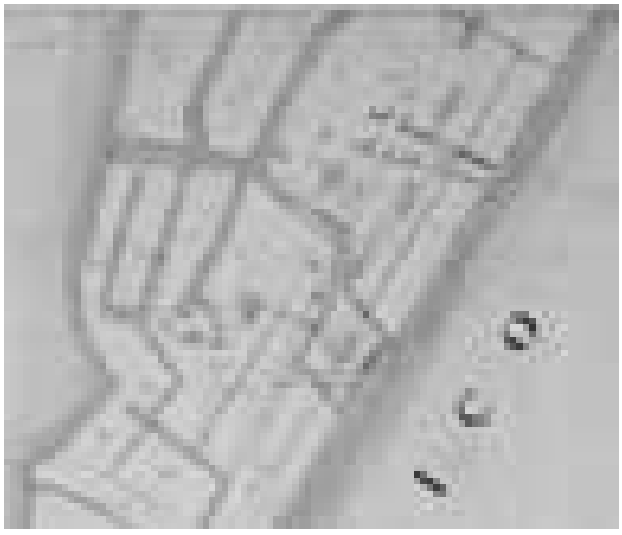


図 151　1830 年　要塞と四つの井戸
Mappa del Catasto austriaco, Comune Censuario di Malamocco.

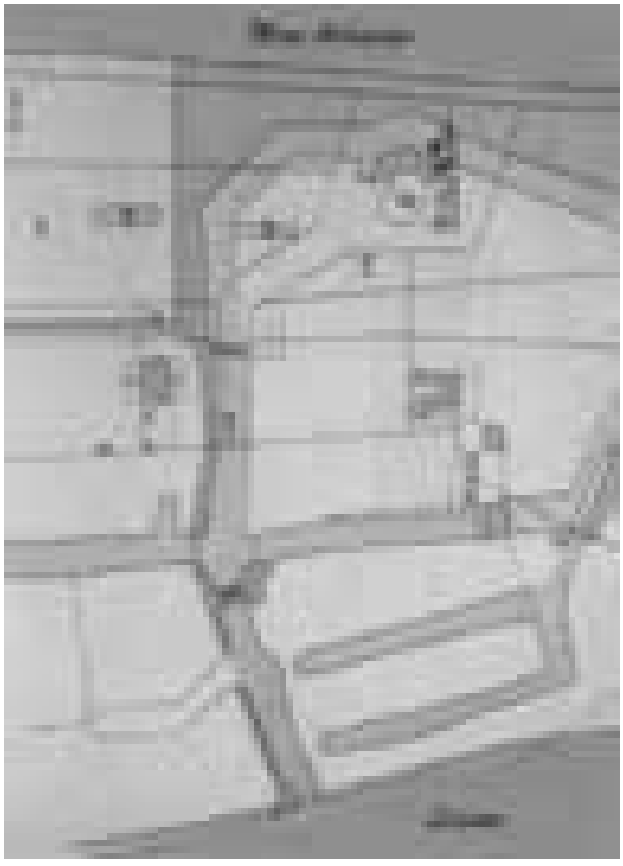


図 152　1852 年　地図
井戸の一つがクアットロ・フォンターネ要塞の敷地内に位置している
Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.238.

1920 年代の写真（◆図 153）や建築家のエヴェリナ・ディドヴィッヒ（Evelina Didovich）の研究により復元された図で確かめることができる（◆図 154）。カジノの平面図に赤色で示された部分が、E. ディドヴィッヒの図中の D にあたる防護砲台棟（Blockhouse casamattato）である（◆図 155）。この防衛施設の構造をそのまま生かし、その上にカジノを建設し、地盤を３m 上げ、道路の地下レベルには既存の構造も残された（◆図 156、157）。

1937 年のプロジェクト図から、海側に正面を向け、ラグーナ側では運河から直接カジノにアクセスできるよう計画されていることがわかる（◆図 158）。これはホテル・エクセルシオールで採用された方法と同様である。1924 年に設立されたモトスカーフォによる水上タクシー事業により、1930 年代には水上タクシーの利用が富裕層の間では浸透していたと考えられる。そのため動線としては運河側を重要視し、道路側はアクセスというよりも広場として活用した、社交性の高い場所という意識が強く感じられる。それは、カジノの正面に計画された噴水にも表れている（◆図 159、160）。

完成した建物の正面には、ヴェネツィアでよく見られるビザンティン様式やゴシック様式とは違う、長方形の巨大なガラス窓と２本の円柱が施された（◆図 161）。これは、ムッソリーニの求める古代ローマ性、モニュメンタリティ、イタリア性、雄大さを反映させた[117]、ファシズム時代を象徴する建物そのものである[118]。こうして、市営のカジノを建設し、エンターテインメント空間を確立することで、リドの近代化が推し進められた。



図 153　1920 年代　クアットロ・フォンターネ要塞
Ibid., p.254.

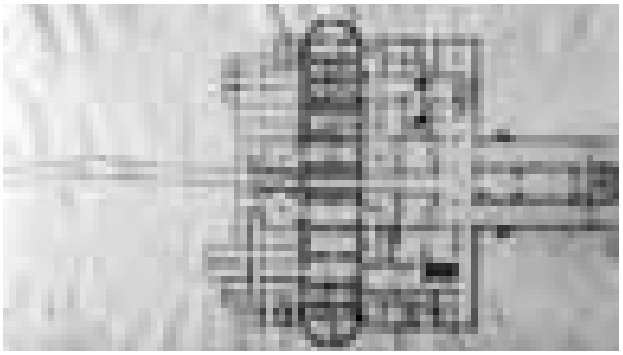


図 155　カジノの平面図
Ibid., p.253.



図 154　クアットロ・フォンターネ要塞の復元図
Ibid., p.255.

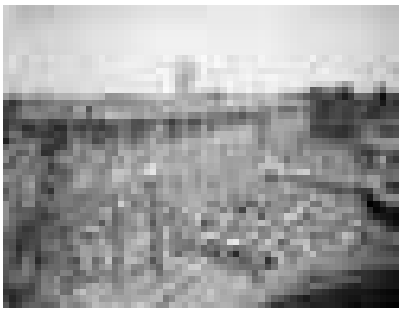


図 156　1937 年 5 月 8 日
カジノの建設現場
要塞を一部活用している
A.S.C.V., Fondo Giacomelli, GN004263.



図 157　1937 年 7 月 6 日
カジノの建設現場
グランド・ラインを３m上げる
Ibid., GN0010344.



図 158　1937 年　カジノの計画図
Ibid., GN006825.

8．まとめ

19 世紀後半～ 20 世紀前半を中心に、リドがどのような過程を経て形成されたのかを論じてきた。一般に、現在見られるリドがこの時期に急速に完成されたように思われがちだが、実際にはそれ以前の土地所有や土地利用を基盤として開発が進められてきたことを明らかにした。リドの開放的で楽しいイメージは海水浴場開設をきっかけに始まったわけではなく、それ以前から、ヴェネツィア貴族たちが本土へ進出するのと同様に、開放感を求め、リドに別荘を構えていたことも触れた。しかし、大きく異なるのは、活動拠点の場所である。18 世紀までは、リドのラグーナ側に活動拠点を求めていたのに対し、海水浴場開設の 19 世紀後半以降は、それまで閉じていたアドリア海側を新規開発し、展開していった。そこには当時の西ヨーロッパ全体の動きのなかで、海水浴が流行していた影響が見てとれる。ヴェネツィア本島では、サン・マルコ水域に面して浴室やプールを含む巨大複合施設の計画があったが、防衛面からその計画は頓挫し、リドに計画が移された。ヴェネツィア本島では難しいプロジェクトを受け入れたリドは、当時の流行を獲得していったと言える。島内での馬車の走行に始まり、路面電車の開始、さらにはバスや自動車を受け入れ、本土と同じようなインフラが整備された。また、道路の両側に植樹のある大通りも実現した。この並木通り沿いには大ホテルも出現し、長期滞在を楽しむ富裕層により、リドは新たな時代を迎えた。そして、こうした開発の裏には、個人や民間企業の力が大きく働き、行政は少しばかりの援助を行った。その代表が G. ブゼット（通称フィゾラ）や N. スパーダらである。そうした彼らのイニシアチブによって、リドは革新的な発展を遂げたと言える。

その一方で、アドリア海に面していることから、リドでは軍事的な整備も行われ、ヴェネツィアを防衛する役割も果たした。また、結核患者を収容するオスピツィオ・マリーノも建設された。第一次世界大戦後、軍事的な施設は縮小され、オスピツィオ・マリーノがサン・ニコロ方面に移転され、サンタ・マリア・エリザベッタ大通りからホテル・エクセルシオール間のエリアは再び歓楽的なイメージと開放感に包まれていった。とりわけ 1920 年代後半～ 1930 年代には、政府が観光政策に本格的に乗り出し、文化的な活動に力を注いだ。また、政府と密接に結びついた G. ヴォルピが指揮を執る C.I.G.A. によって、数多くのイベントが開催され、楽しいイメージを作り上げたことも挙げられる。飛行場の立地、水上バスの路線の増便により国内外から多くの人が訪れる場所に発展した。さらに同時代に、市政府と C.I.G.A. によって、チッタ・ジャルディーノを採用した快適な住環境も整えられた。

こうして、共和国時代の記憶を継承する宗教的空間、ユダヤ人墓地、マラモッコ、港を監視していた要塞、そして 19 世紀初頭の土地利用を引き継ぐ農地や水路など、リドはヴェネツィア本島を支える郊外のような役割を担いながら、観光面と住環境面で成功を収め、マルゲーラやメストレとは違う、本土側にはない環境をつくり出したのである。同時期に形成された西欧諸国の海のリゾート地はどれも鉄道の発展と結びついていた。だがこのリドは、本土から鉄道でヴェネツィアに入った後、船でラグーナの水面を渡って到着するしかなかった。こうした異次元的な経体験がまたリドを訪れた人の心を楽しませた。同時にヴェネツィアをさらにダイナミックな水都に発展させることに繋がったのである。



図 159　1937 年　カジノの計画図　鳥瞰図　　*Ibid.*, GN000340.

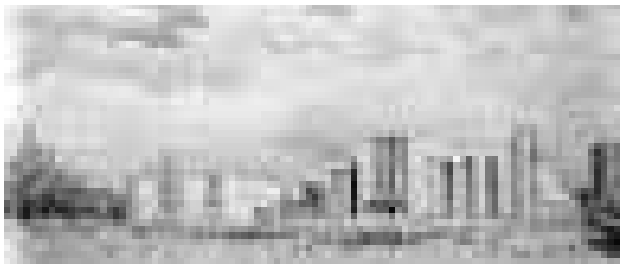


図 160　1937 年　カジノの計画図　　正面に噴水を設けている
Ibid., GN006824.



図 161　1938 年 7 月
カジノの正面
Ibid., GN002962.

第５節　ラグーナ周辺の開発

１. マルゲーラ港の開発

第５節では、リド以外のラグーナの周縁部で行われた開発について着目し、ヴェネツィア本島との関係について考察する。

第一次世界大戦中、ラグーナの西側ではバレーナ地帯の広がる自然豊かな場所にマルゲーラ港（Porto Marghera）が建設された[1]。このマルゲーラ港の誕生によって、寄港する船が増加すると、鋼鉄、造船、金属加工、化学工業など、工業生産の活動も活発になり、ヴェネツィアの経済の発展につながった。ここでは、ヴェネツィアの発展を支えたマルゲーラ港の計画を考察する。

マルゲーラ港が建設される以前、ヴェネツィアの港湾はヴェネツィア本島の西側に位置した。共和国時代には、港機能がヴェネツィア本島内に分散していたが、1860 年代、近代化の流れを受け、サン・バジリオ地区からサンタ・マルタ地区にかけて新たな港湾が整備され、港機能がそこに集約された。この地区には次第に倉庫や工場など産業施設が集まり、1890 年代には、イタリアを代表する港湾都市のナポリとジェノヴァに次ぐ港に昇格した[2]。

また新港湾の開発に合わせて、トレポルティからサン・ニコロの間の潮流口をまとめるという、大規模な整備が行われた[3]。1882 ～ 1910 年、堤防の整備により、三つの潮流口が一つにまとめられ、安定した航路を得た（◆図 172、175）。このように 19 世紀後半は港の発展に全力が注がれたのである。

港湾は 1880 年に完成したが、早くも 1925 年に通航量が倍増すると考えられ、19 世紀末には港湾エリア拡大の必要性が指摘されるようになった。

1902 年、ルチャーノ・ペティート（Luciano Petit）によってサン・ジュリアーノに港湾を新設する計画案が提出される[4]（◆図 162）。この計画にはサン・ニコロの正面からヴェネツィアの北側を通る運河の掘削が示されている。サンタ・マルタにある港湾とは完全に切り離されていることがわかる。その翌年、今度は U 字埠頭から西側に運河が掘削され、その延長上に港湾を新設する計画が持ち上がった。この場所はボッテニーゴと呼ばれ、現在のマルゲーラ港に当たるが、この頃はまだ議論の最中である。この計画は 1904 年に土木局（Genio civile）によって改正案が提出される。

1905 年、ルッツァットらによる計画は、ヴェネツィア本島の北西のカンナレージョ地区の沖に新たな港湾エリアを建設するものである[5]（◆図 163）。マラモッコ潮流口からリド潮流口までを図示されており、主要な島々と運河網も描かれている。当時の商船の重要な航路を表していると考えられる。この計画から、リド潮流口とムラーノを結ぶ運河が主要幹線路であることが読み取れる。また、サンタ・マルタの港湾との関係性は希薄だが、鉄道との接続に重きを置いていることがわかる。この時代、鉄道輸送の勢いが増していることをうかがわせる。ルッツァットらの計画では、鉄道と接続するにはメストレへ向かう幹線路のサン・セコンド運河に橋を架ける必要性があり、舟運に障害を与え得る。このことから、この計画は却下されたと考えらえる。

1917 年、アントニオ・サルヴァドーリ（Antonio Salvadori）によってボッテニーギの港湾計画が提出された[6]（◆図 164）。赤色の個所は新たな港湾・産業エリアを示している。この計画は、ラグーナの西側の鉄道とブレンタ川間に広大な港を計画している。

1917 年、A. サルヴァドーリはもう一つ計画を提案している（◆図 165）。先ほどの計画とは真逆の方向で、アドリア海側に港湾・産業エリアが計画され、サンタ・マルタ地区の港湾と切り離した形で考えられている。埠頭は墓地のサン・ミケーレに隣接し、国営造船所の北側に計画され、リド潮流口からすぐアクセスできるようになっている[7]。また、ムラーノ、サンテラズモ、チェルトーザ、リドといった潮流口付近の島々に港湾・産業エリアを集めていることから、船輸送を主体とした意図が感じられる。鉄道輸送は、線路が延長されているものの、鉄道との接続は重要視されていないように思われる。

このように、提案された様々な計画は大きく二つにわけられる。ヴェネツィア周辺に独立した島を埋め立てる案と本土側に設置する案である。結果的には、後者の案で進められるが、その理由としては、広大な土地を低コストで得られるこ

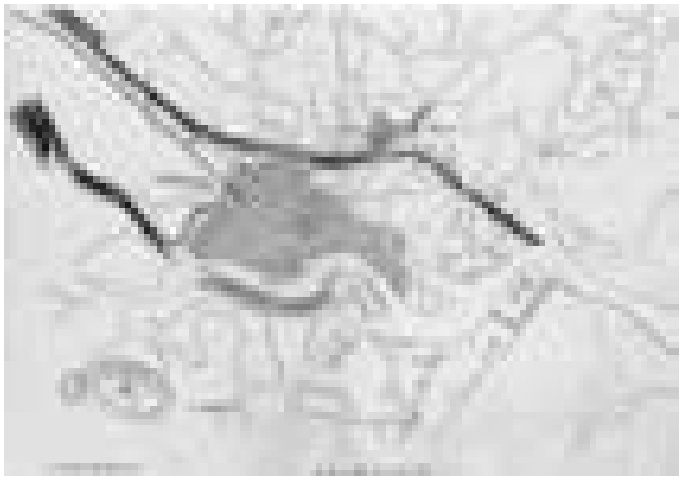


図 162　ルチャーノ・ペティートによる計画図
1902 年　北（上）側の線
サン・ジュリアーノの港湾整備と運河掘削の計画
1903 年　南（下）側の線
ボッテニーギの港湾整備と運河掘削の計画図
Guido Zucconi (a cura di), *La grande Venezia : Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Venezia : Marsilio Editori, 2002, p.43.



図 163　1905 年　ルッツァットらによる計画図
E. Luzzatto, L. Marangoni, M. Oreffice, *Progetto di massima per una nuova stazione marittima per la città di Venezia*, 1905.
ヴェネツィア、Museo Correr.



図 164　1917 年 アントニオ・サルヴァドーリによるボッテニーギの計画図　ヴェネツィア、Museo Correr.

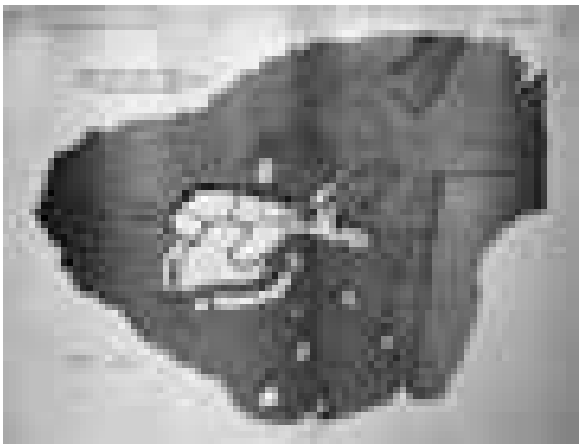


図 165　1917 年 A. サルヴァドーリによる海に向いた計画図
ヴェネツィア、Museo Correr.

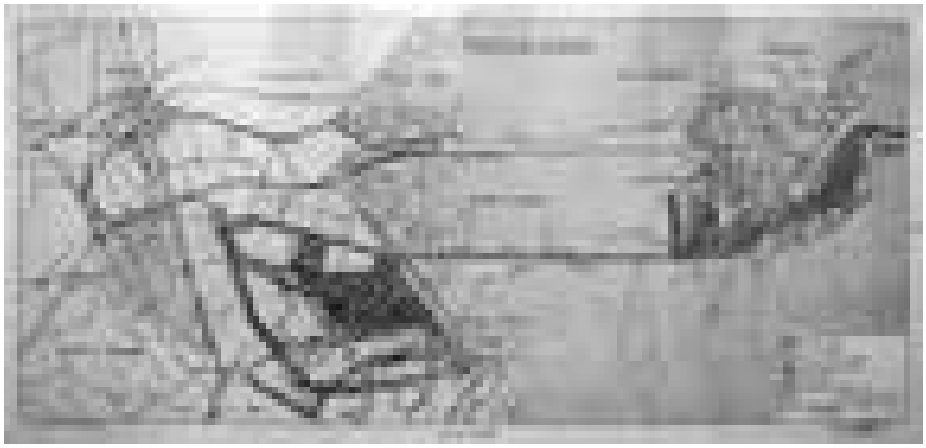


図 166　1917 年　コエン・カリによる計画図　ヴェネツィア、Museo Correr.

と、鉄道との接続が容易であることが考えられる。また水道、ガス、電気などのインフラの整備においても低コストで実現可能だったと推測される。

1917 年、G. ヴォルピのもと港湾の新設の大プロジェクトが進められた。G. ヴォルピは、これまでヴェネツィアで行われていた単なる中継港ではなく、工場を設置し、産業港として港で直接生産できるよう、新たな港の在り方を目指した[8]。

採用された 1917 年のコエン・カリ（Coen Cagli）の計画では、ラグーナの周縁に広がるバレーナ地帯に広大な港湾が描かれている。ジュデッカ運河から西に一直線の運河が通され、その運河の突き当りに埠頭が計画されている（◆図 166）。サンタ・マルタ地区、産バジリオ地区の港湾と運河で接続され、リド潮流口から本土まで航路が延長された。これまでの埠頭より大規模なU字型埠頭が二つあり、今後、船体の規模が拡大することも見込まれている。そして、鉄道の線路も港湾に伸ばされている。ピアーヴェ川流域では、1914 年に鉄道が開通し、木材輸送において河川輸送から鉄道輸送に切り替えられていったように、この頃は鉄道の時代でもある。この計画でも、船と鉄道の接続を重要視していたことがうかがえる。

さらに C. カリの計画図には、薄いピンク色の港湾エリアに隣接して、褐色の住宅開発も示されている。褐色に塗られた範囲は、当時のメストレの市街地よりも広く、単なる住宅開発というよりも一つの町をつくろうとする意図が見受けられる[9]。

このように、ヴェネツィアでは産業の拡大をラグーナの縁に求め、それらはアドリア海から最も遠いラグーナの奥に整備された。1919 ～ 1922 年、ジュデッカ運河からマルゲーラ港までヴィットリオ・エマヌエーレ三世運河が掘削される（◆図 172、173）。リド潮流口からサン・マルコ前を通り、ジュデッカ運河を抜け、マルゲーラ港まで大型船が通航することになり、商船の航路はリド潮流口からマルゲーラ港までのばされた。1925 年、マルゲーラ港のさらなる埋め立てが計画される[10]。マルゲーラ港からマルゲーラ工業地帯へと拡大する。1925 ～ 1939 年、ヴェネツィア港の交通量は飛躍的に増加し、工業製品の流通は著しく増加した[11]。バレーナ地帯には工場、倉庫などの歴史地区とスケールの違う建物が建ち並び、煙、騒音など環境を劣悪化していった（◆図 169、170）。

1960 年代にはヴェネツィアのサンタ・マルタ地区、サン・バジリオ地区にあった工場もマルゲーラ工業地帯に移転し、ヴェネツィアの都市と商業港は完全に切り離されていった。

マルゲーラ港の開発は、ヴェネツィアの都市を守るために必要だったと考えられる。しかし、これは拡大する産業港によってラグーナ内の環境を大きく変化することにつながったのである（◆図 171）。



図 167　1919 年　マルゲーラ港開発以前
A.S.C.V., Fondo Giacomeli, GN000018.

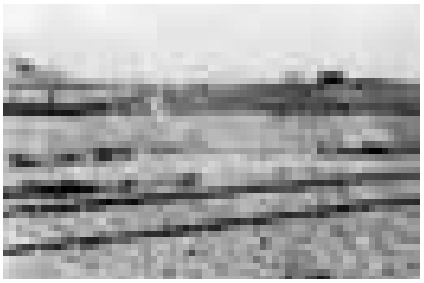


図 168　1919 年　マルゲーラ港
鉄道が敷かれる造船所（Cantiere Navale Breda）の計画地
Ibid, GP000403.

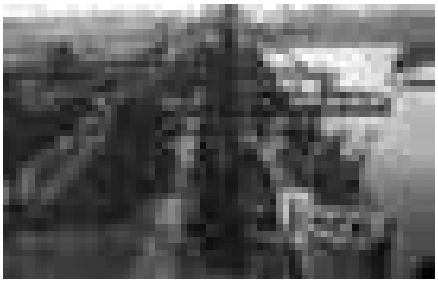


図 169　1939 年　マルゲーラ港
石炭の荷揚場、巨大設備で水―陸をつなぐ。
Ibid, GN007027.



図 170　マルゲーラ工業地帯



図 171　マルゲーラ工業地帯



図 172　1869 年

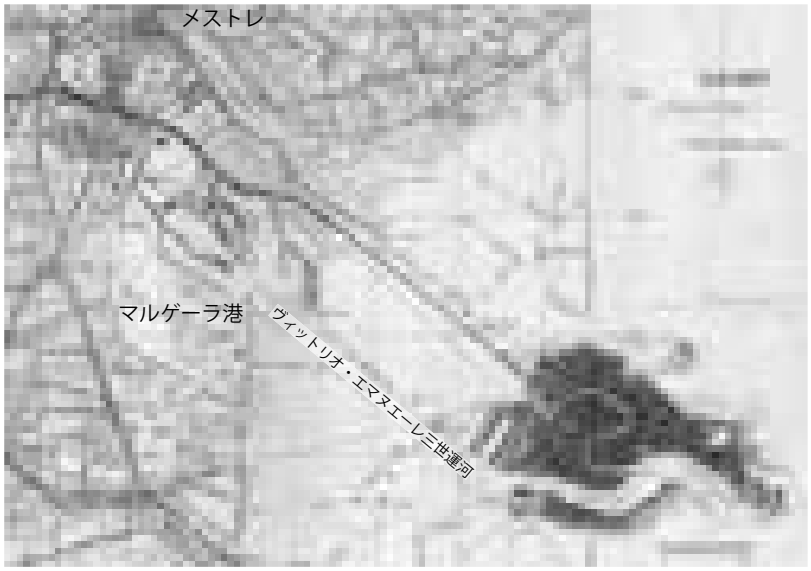


図 173　1927 年　マルゲーラ港の埋め立て後　I.G.M.
ジュデッカ運河からマルゲーラ港に運河が掘削され、広大な埋め立て地が誕生した。



図 174　1940 年　マルゲーラ港の広大な埋め立て、メストレの市街地化　I.G.M.



図 175　1910 年 I.G.M.



図 176　1927 年 I.G.M.



図 177　1931 年 I.G.M.

2. 自動車道路の整備とその影響

第一次世界大戦後、1920 年代になると、先進国では自動車、バス、バイク、タクシー、電車、トロリーバスといった乗り物が一般に利用されるようになった。1920 年以前には、長距離においては道路ではなく鉄道に頼っていた。道路は自動車に対応したものではなく、馬や馬車の走行を想定したものであった。1920 年代初め、道路整備が始められ、アスファルトが道路の舗装材として使われるようになった。イタリアも影響を受け、ヴェネツィアの本土側では自動車道路（アウトストラーダ）の整備が進んだ。

プンタ・サッビオーニでは、1882 ～ 1910 年に堤防が整備された後、1927 年までには広大な敷地が埋め立てられ、1931 年までには道路整備が進められている（◆図 176、177）。その間、1929 年、サン・ドナ – カーヴァズッケリーナ（現在のイエーゾロ）– プンタ・サッビオーニ間の陸上バスの運行が始まった。その一方で、ヴェネツィア – カーヴァズッケリーナ間の水上バスの運航が廃止され、ヴェネツィアのサン・ザッカリアとプンタ・サッビオーニを結ぶ水上バスの運航が開始された [12]。この時代、本土では水上交通から陸上交通に切り替わるなかで、ラグーナ内では、水上交通を充実させる動きであることがわかる。

また自動車道路整備の流れを受け、1933 年、ヴェネツィアと本土は道路橋で接続された。この道路橋の建設により、ヴェネツィア近郊のメストレは大きな変化を遂げた。メストレは 1923 年の県と市の整備法で、1926 年からヴェネツィア市に属した。この時代、「大ヴェネツィア（Grande Venezia）」を掲げ、マルゲーラ港の工業地帯、メストレの居住地を含んでヴェネツィア市を広げる動きがあった [13]。1934 年には、「新ヴェネツィア」と題して、ラグーナ際に位置するサン・ジュリアーノ地区を開発する目的で、メストレ調整計画の国際コンペが行われた。1937 年、E. ミオッツィの指導のもと、メストレとマルゲーラで居住地域拡張および開発計画が進められた。この住宅開発により、ヴェネツィア本島からメストレに多くの人が移住していった [14]。ヴェネツィア本島は家賃が高く、住環境が悪いため、家賃の安い新しい住宅が魅力的に感じたと想像される。

レオナルド・ベネーヴォロにより、メストレとマルゲーラの発展段階が研究されている [15]（◆図 178）。それによると、メストレの 1910 年までに市街化されている地域は、旧市街とサルソ運河（Canale Salso）沿いである。サルソ運河はヴェネツィアとメストレを結ぶ重要な運河であったことから、工場や倉庫の並ぶ地域となったと考えられる。1927 年までにその地域と鉄道駅の間で宅地化が始まっている。同時代、マルゲーラ港の周辺でも住宅が広がっている。そして、1927 ～ 1940 年に広大な土地で住宅開発が進められたのは明らかである（◆図 173、174）。

このように、ヴェネツィアはラグーナの周辺を開発することで、通勤・通学圏、生活圏を拡大し、歴史地区であるヴェネツィアを維持してきたのである。

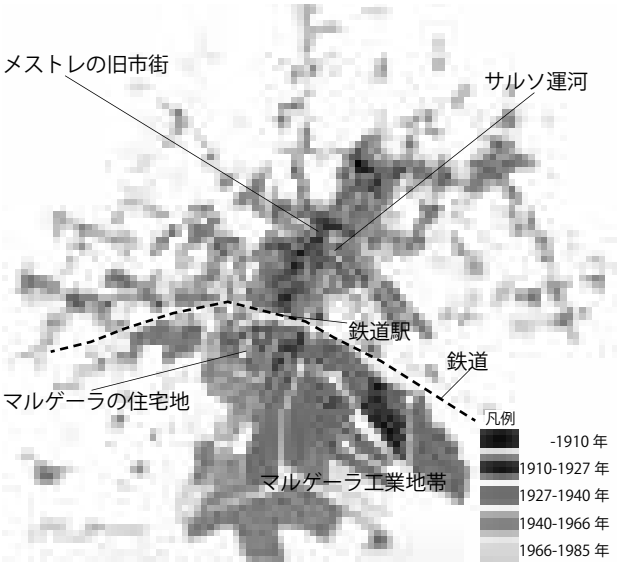


図 178　メストレ、マルゲーラの発展段階
Leonardo Benevolo (a cura di), *Venezia : Il nuovo piano urbanistico*, Roma : Laterza, 1996.

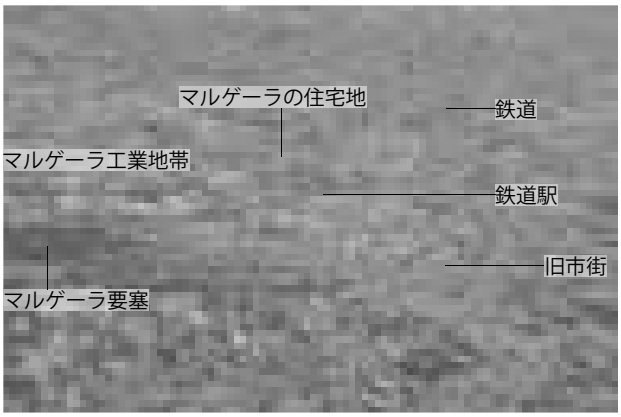


図 179　メストレの市街地

第６節　ヴァッレ・ダ・ペスカ

１．はじめに

ラグーナを理解するうえで重要な場所がもう一つある。それはヴァッレ・ダ・ペスカ（valle da pesca）という魚を養殖する人工的な場所である。「ヴァッレ」は「渓谷、流域」のような意味もあるが、ここでは「潟、沼地」を意味する。「ペスカ」は「魚」を意味し、ヴァッレ・ダ・ペスカで養魚場と訳される。このヴァッレ・ダ・ペスカには鳥も多く集まるため、狩りの場としても利用されてきた。

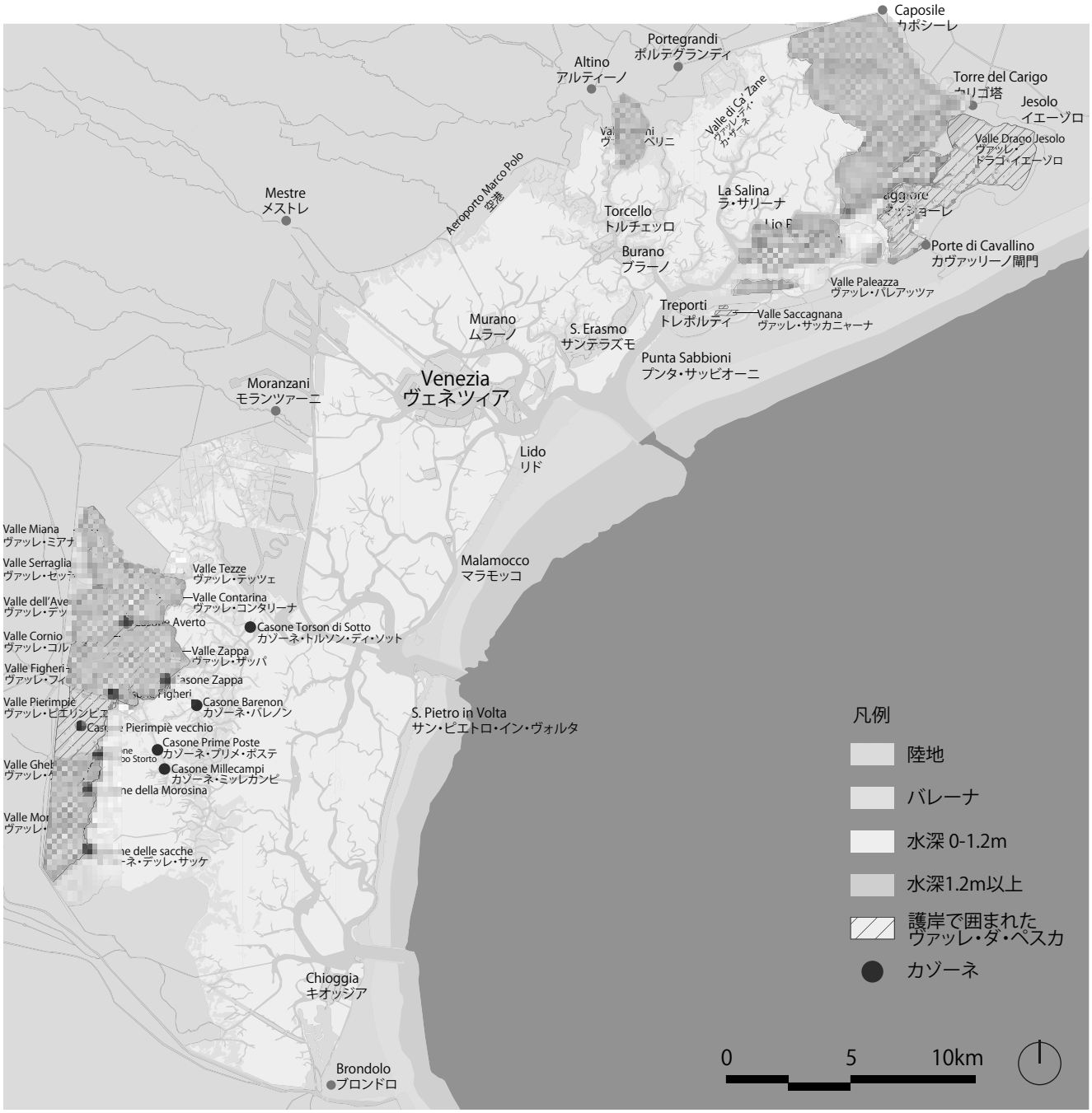


図 180　主なヴァッレ・ダ・ペスカの位置

ヴァッレ・ダ・ペスカは、ラグーナの端のちょうど水面から陸地へと変わる境目に位置する（◆図 180）。北ラグーナと南ラグーナにそれぞれあり、特徴的な風景をつくり出している。上空から見ると、その独特な地形に目を奪われる。

南ラグーナに位置するヴァッレ・ザッパ（Valle Zappa）には、カゾーネと呼ばれる建物の近くに規則的に並ぶ縞状の緑地と不規則に並ぶ迷路状の緑地がある（◆図 181）。この地形は大きな水面のなかに個性的な模様をつくりだし、一種の芸術作品のようにも見える。ヴァッレ・コンタリーナ（Valle Contarina）、カッレ・デッレ・アヴェルト（Valle dell' Averto）では、櫛形を組み合わせたような地形がつくられている（◆図 182）。この緑地は冬になると草木が枯れ、夏場とはまた違う印象である。

北ラグーナに位置するヴァッレ・ペリニ（Valle Perini）では、建物の近くに丸みを帯びたいけすのようなコンクリート造の構造を確認することができる（◆図 183）。ヴァッレとバレーナの境目にはしっかりとした護岸があり、低木が植えられている。リオ・ピッコロ周辺にもヴァッレ・ダ・ペスカが集中している（◆図 184）。農地のなかに櫛形に水路が入り込んでいる形式も見受けられる。このようにヴァッレ・ダ・ペスカと言っても様々な風景があることがわかる。ここでは、こうしたラグーナの特徴的な地形であるヴァッレ・ダ・ペスカについて掘り下げる。とりわけ歴史のなかでヴァッレ・ダ・ペスカが大きな変化を示した、南ラグーナについて見ていく。

既往研究では A. ファブリスと G. ラッロの研究が挙げられる。本論文ではこの二人の研究を基本とし、地図を用いながら歴史的変化を描く。A. ファブリスの『ヴァッレ・フィゲーリ』から現在のような幾何学的な形になる以前のヴァッレ・ダ・ペスカについて把握する[1]。この研究は公証人の文書を丁寧に追い、所有者の変化を明らかにしている[2]。後者の G. ラッロはヴァッレとラグーナのテリトーリオ博物館の館長であり、ヴァッレを文化的に再評価する一人である。博物館にはヴァッレ・ダ・ペスカで使用していた道具や出土品のほかに、狩りで使うおとりのコレクションなどが展示されている。G. ラッロの研究から 19 世紀以後、現在に通じるヴァッレ・ダ・ペスカの構造を把握することが可能である[3]。さらに現地調査で得られた情報を加え、ヴァッレ・ダ・ペスカの具体的な利用を理解する。



図 181　ヴァッレ・ザッパ （2012 年 6 月 27 日）

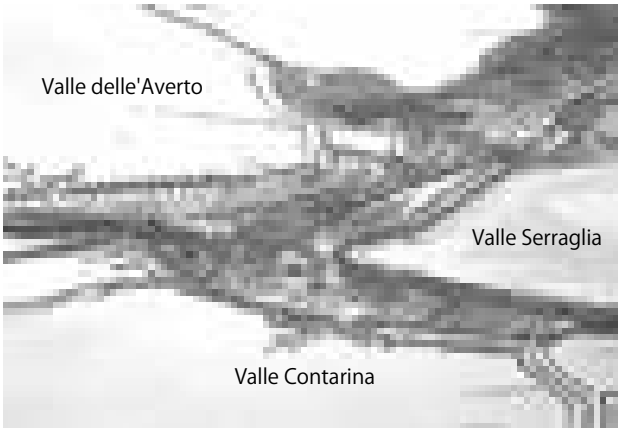


図 182　ヴァッレ・コンタリーナ周辺 （2011 年 12 月 17 日）



図 183　ヴァッレ・ペリニ （2012 年 5 月 31 日）



図 184　リオ・ピッコロ周辺 （2012 年 6 月 11 日）

2．ヴァッレ・ダ・ペスカの位置の変遷

ヴァッレ・ダ・ペスカの歴史は古く、514 年のカッシオドロが海事行政官に宛てた書簡にもすでに言及されている[4]。またラグーナの特徴的な養魚場を指す言葉として「ペスカリア（pescaria）、ピシーナ（piscina）、ヴァッレ（valle）」が使われてきたことが指摘されている[5]。「ペスカリア」はヴェネツィア方言で「魚市場、魚屋」を指す言葉として現在も使われている[6]。「ピシーナ」は沼や水溜りのような場所を指し、養魚場や泳ぐ場所として使われていた。現在もヴェネツィアの通り名にその名残が見られる。

ヴァッレの語源ははっきりせず、ラテン語の「ヴァッリス（vallis）」あるいは「ヴァッルム（vallum）」という囲い込む装置に由来すると言われている。史料としては 11 世紀にさかのぼることができる。それは、魚を獲ることや狩りをすることについて書かれた修道院の権利に関する史料である[7]。

この頃、南ラグーナは現在よりもっと狭かったと言われており、それを示すものとして、1200 年、パドヴァとキオッジアがペッタ・ディ・ボー（Petta di Bò）の肥沃な牧草地の獲得争いをしていたという記録がある[8]。ペッタ・ディ・ボーは、現在のカゾーネ・ペッタ・ディ・ボーの辺りだと推測され、この記録は、この辺りが陸地であったことを示している。同時代、カ・マンツォ（Ca' Manzo）ではワインがつくられており、キオッジアの住民からヴェネツィアの総督にここのワインが贈られ、共和国内で最も優れたワインとして称賛されたという[9]。このカ・マンツォはカゾーネ・ペッタ・ディ・ボーの南に位置するバレーナの地名として現在も残っている。かつてはブドウ畑のある陸地だったと想像される。

11 ～ 14 世紀の史料を参照して E. カナルによって作成されたラグーナの図は、現在のマルゲーラ工業地帯からペッタ・ディ・ボーの辺りまでバレーナ地帯が広がっていたという仮説である（◆図 185）。またペッタ・ディ・ボーから南側は陸地が広がっていたとされている[10]。これは一つの仮説ではあるが、ラグーナの地形が今とは全然違っていたことを示している。

13 世紀、現在のヴァッレ・テッツェ[11]、ヴァッレ・コンタリーナ、ヴァッレ・コルニオ[12]辺りはパドヴァの所有であった[13]。この時代、南ラグーナの本土側はパドヴァに管轄されており、この辺りまで支配が及んでいたことを示している。ヴェネツィアとの境界はガオルナ運河（Canale della Gaorna）、ショッコ運河（Canale della Sciocco）とされているが、当時と今とでは流路がかなり違うことから、正確な線引きは難しい（◆図 186）。また、ラグーナを監視するために、パドヴァはクラーノ塔（Torre del Curano）を建設した。1258 年にはすでに存在していたことがわかっており、現在のカゾーネ・テッ

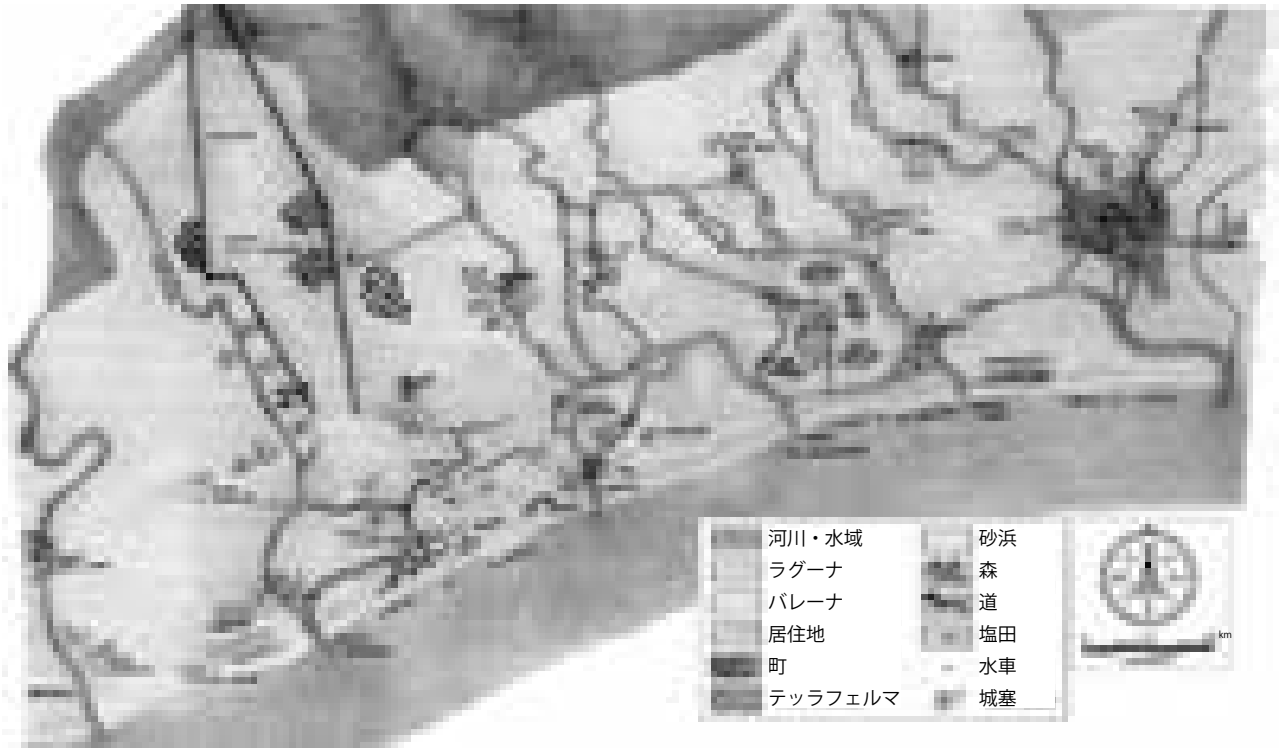


図 185　11-14 世紀におけるラグーナの想像復元図
Ernesto Canal, *Archeologia della laguna di Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2013.

ツェ（Casone Tezze）の辺りだと言われている[14]。13世紀後半、パドヴァの司教であるジョヴァンニ・フォルザテ（Giovanni Forzatè）がこの辺りを所有した[15]。1405年、パドヴァがヴェネツィア共和国下に置かれた後もフォルザテ家に所有されていたが、15世紀、跡継ぎがいなかったため、ヴェネツィア共和国の所有となった[16]。

16世紀になるとラグーナの詳細な地図が登場し、島や家の位置を知ることができる。1556年の地図からペッタ・ディ・ボーの位置が確認でき、島の上に家が描かれている（◆図187）。この辺りはバレーナ地帯であることが読み取れる。一方、カ・マンツォの辺りはまだ陸地であったことがわかる。ここには建物が数軒立地している。また現在のヴァッレ・テッツェ、ヴァッレ・コンタリーナ、ヴァッレ・コルニオ辺りは陸地かもしくは沼地であったことがわかり、現在のように常に水面の広がる地域ではないことが読み取れる。

1556年の地図を見ると、ミリソン（Milison）、セッテ・モルティ（Sette Morti）、ペッタ・ディ・ボーの辺りから下側に水面が広がっている。その水面には島々が浮かび、固有名詞も記載されている[17]。この広い水面の部分を「ラグーナ・ヴィーヴァ（laguna viva）」と言い、「生きているラグーナ」を意味し、良好な水循環であった。一方、本土側のバレーナ地帯の広がる方を「ラグーナ・モルタ（laguna morta）」と言い、「死んでいるラグーナ」を意味し、水循環があまり良くなかった。

この時代、ヴァッレ・ダ・ペスカは主にラグーナ・ヴィーヴァの方に位置していた。1540年のC. サッバディーノによる記録では、ヴァッレ・ダ・ペスカは61もあったという。そのうち27が閉じたタイプの「セラーデ（serade）」に属し、残りの34が開いたタイプの「アペルテ（aperte）」に属していた[18]（◆図187）。アペルテは杭を用いないで、泥のなかに置いた低い柵で構成される。

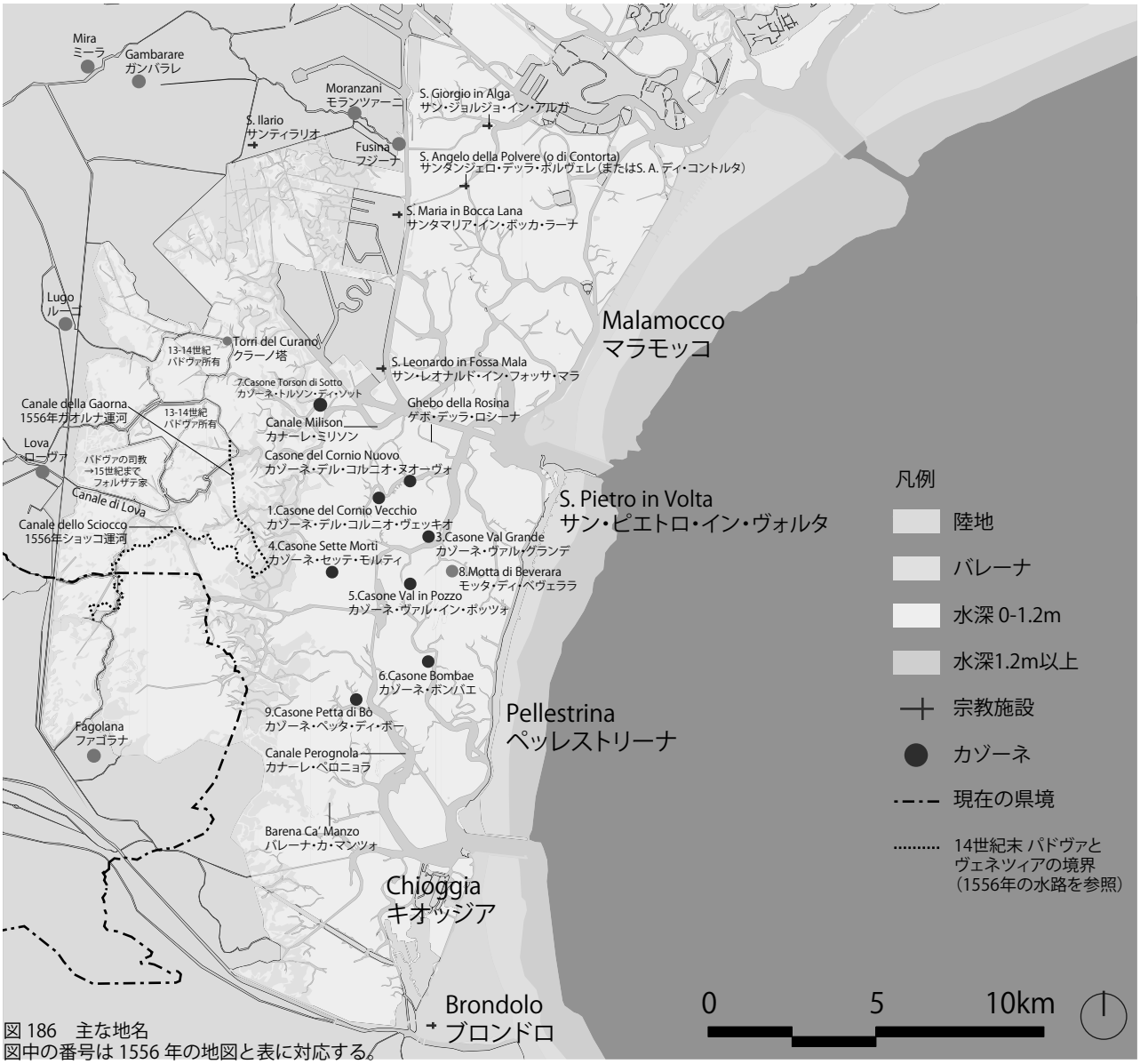


図186　主な地名
図中の番号は1556年の地図と表に対応する。



閉じたタイプのヴァッレ・ダ・ペスカ（Valli Serade）
南ラグーナ
1.Cornio, 2.Caneo Grosso, 3.Valle Granda, 4. Sette Morti, 5.Val in Pozzo, 6. Bombai, 7. Torson, Milison di sopra, Riola, Pomodoro, Aguier, Petta di Bò in Sacha, Pisorte, Canal de Leseo, La Dolce, Alegher, La Brenta, La Cona, Becho Grando, Becho Pizzolo, el Torto, La Proa.

北ラグーナ
Drago Jesulo, Ca' Zan, Dogado, Sagagnana, Palassa.

開いたタイプのヴァッレ・ダ・ペスカ（Valli Aperte）
南ラグーナ
8.Beverara, 9. Petta di Bò de Soto, Milison di Sotto, Navagiosa, Casoneto, Rosina, Scomenzera, La Magrea, S. Marco Nuovo, Peregnola Granda, Peregnola Pizzola, Cazzacan, La Baessa, Gradenigo, Il Bossolo, La Cheba, Lago Mazzor, Poco Pesse, Tezza, Bollegnola, Le Tresse, Gambarelli, Trillera, La Brazagola.

北ラグーナ
Cavo della Taità, Caorlini, S. Lorenzo, Rozza, Scanello, Canal di Bari, Sette Saleri, Lio Pizzolo, La Cona.

図 187　1556 年　南ラグーナのヴァッレ・ダ・ペスカの位置と主な地名
Paolo Rosa Salva, Sergio Sartori, *Laguna e pesca : storia, tradizioni e prospettive*, Venezia : Arsenale, 1979, p.12 をもとに 1540 年の主なヴァッレ・ダ・ペスカの位置を 1556 年の地図にプロットした。
1695 年、アンジェロ・ミノレッリによる図 （1556 年、C. サッバディーノの複製図）A.S.Ve, *S.E.A.,* Disegni, *Laguna*, dis.13.

1556 年の地図から、マラモッコ潮流口からキオッジアにかけてヴァッレ･ダ･ペスカが集中していることが読み取れる。閉じたタイプの「セラーデ」は地図の上側にある傾向を指摘できる。

1574 年の絵地図には、島の上に建物と、ジグザグの線が描かれ、「ヴァッレ（valle)」の固有名詞も記載されている。この絵地図からもミリソン、コルニオ、カネオ・グロッソ（Caneo Grosso)、ロシーナ（Rosina）[19] の位置を知ることができる（◆図 188)。またジグザグの線は魚を獲るための仕掛けを示しており、ヴァッレ・ダ・ペスカの境界線もわかる。ミリソンは 2 個所あり、区別するために、本土に近い方、つまり絵地図の上側を「ソプラ（sopra)」と言い、アドリア海に近い方の下側を「ソット（sotto)」と言う。1540 年の C. サッバディーノの記録によると、絵地図の上側に当たる「ミリソン・ディ・ソプラ」は「セラーデ」のタイプで、「ミリソン・ディ・ソット」は「アペルテ」のタイプである [20]。立地の条件から仕掛けを使い分けていることがわかる。

16 世紀に行われていた仕掛けの構造を具体的に示した絵図によると、杭や葦で編まれた柵をジグザグに配置し、その先端部分に網を仕掛けて、魚を獲る方法であったことわかる（◆図 189)。

この時代の手法は極めて原始的なやり方で、魚の習性を巧みに活かした手法であった。春先になると海流に乗ってアドリア海の様々な魚の稚魚がラグーナに入ってくる。ラグーナに入った稚魚は秋までラグーナで成長し、海に戻っていく。しかし、木杭もしくは葦で編まれた柵の間からヴァッレ・ダ・ペスカに入った魚は、その仕掛けから抜けられないようになっており、そのなかで成長することになる。仕掛けは 7 ～ 11 月に設けられることが許されていた [21]。この手法は、海の入り口により近い部分で魚を捕獲するのが最適である。そのため、ヴァッレ･ダ･ペスカの立地も海により近い、ラグーナ・ヴィーヴァに集中していたと推測される。ヴェネツィアを支えてきた背景の一つには、こうした安定した魚の収穫も挙げられる。

しかし、61 ものヴァッレ・ダ・ペスカを数えるなかで、16 世紀にはヴァッレ・ダ・ペスカを壊す動きもあった。その対象は町やマラモッコ運河に近いヴァッレ・ダ・ペスカであった。実際に壊されたものは、ミリソン、ナヴァジオザ（Navagiosa)、ロシーナ（1559 年)、キオッジアの近くにあるアセド（Asedo)（1574 年）である。それと同時に新たな境界が設けられた。またペッタ・ディ・ボーのような周辺の場所は囲い込む仕掛けの使用を認められた。そして 1593 年には、公共の運河を借りることを認めた [22]。

このような背景には、ラグーナの水環境に関心の高い時代であったことが関係している。

1501 年、水循環を管理する体制を強めるため、には水利行政局が設置され、ラグーナのあらゆる事柄を監視した。この機関は後のマジストラート・アッレ・アックエ（magistrato alle acque）にあたる。

1507 年には、川から運ばれてくる土砂の堆積を防ぐ目的で、ブレンタ川の河口をヴェネツィア本島から遠ざける大規模な工事も行われた。また 1540 年には、さらに遠い、キオッジアの南側にブレンタ川の河口を移している。こうした大事業が行われていた時代、ヴァッレ・ダ・ペスカの柵の囲い込みも制限されたのである。

16 世紀は、水の管理に関する技術的、政治的大論争の世紀でもあった。

C. サッバディーノと A. コルナーロの論争は有名である。キオッジア出身の水利専門家である C. サッバディーノは、ラ

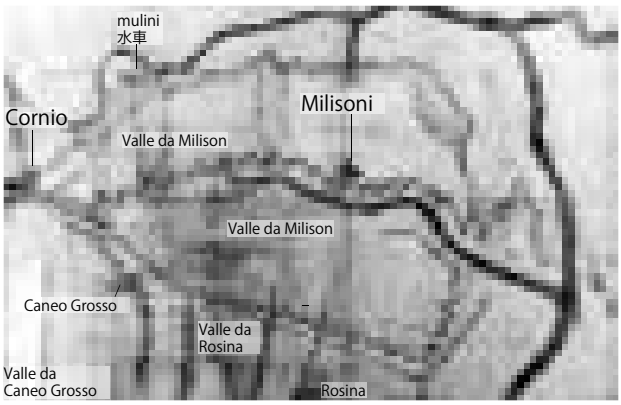


図 188　1574 年　ヴァッレ・ダ・ペスカの位置
A.S.Ve, *S.E.A.,* Disegni, *Laguna*, dis.11.
G. Caniato (a cura di), *La laguna di Venezia, op.cit.*, p.300.
ラグーナ内に水車があったこともわかる。



図 189　16 世紀　ヴァッレ・ダ・ペスカの絵図
A.S.Ve, *Misc. Mappe,* dis. 461.
Ibid.

グーナの水循環を重要視し、ラグーナの水面をより広く、より深い運河になることを求めた。水循環を改善することで、都市の浄化を助けるという。また大型船の航行を可能にすることで、港の発展にも役に立つというものであった。つまり、ラグーナ・モルタにも水を巡らせ、水面の面積を広げることを意味したのである。河川による土砂の堆積を防ぐため、ブレンタ川の河口を付け替える計画もこれに基づくものである。そして全ての杭や柵を壊すことを目指していたという[23]。

その一方で、A. コルナーロのように、埋め立てを進める考えもあった。人口が増えつつあるこの時代、沼地や湿地を開拓し、農業生産を上げることが目的であったが、その埋め立てがマラリアを退治するのに役に立つと思われていた。マラリアは水の多いところで発生する典型的な病気である[24]。

最終的に、C. サッバディーノの考えが採用された。水面を広げることは軍事的な面にとっても良かったと指摘されている。運河網の広がるラグーナは敵の侵入をより難しくさせると捉えられたのである[25]。

1610 年、ブレンタ川の旧本流沿いのミーラから分岐させたヌオヴィッシモ運河の掘削により、ラグーナと本土との境界線が確定した。この運河ができたことにより、これまで陸地もしくは沼地であった現在のヴァッレ・モロジーナや、ヴァッレ・ピエリンピエ（Pierimpiè）辺りもラグーナに属することが決定した[26]。

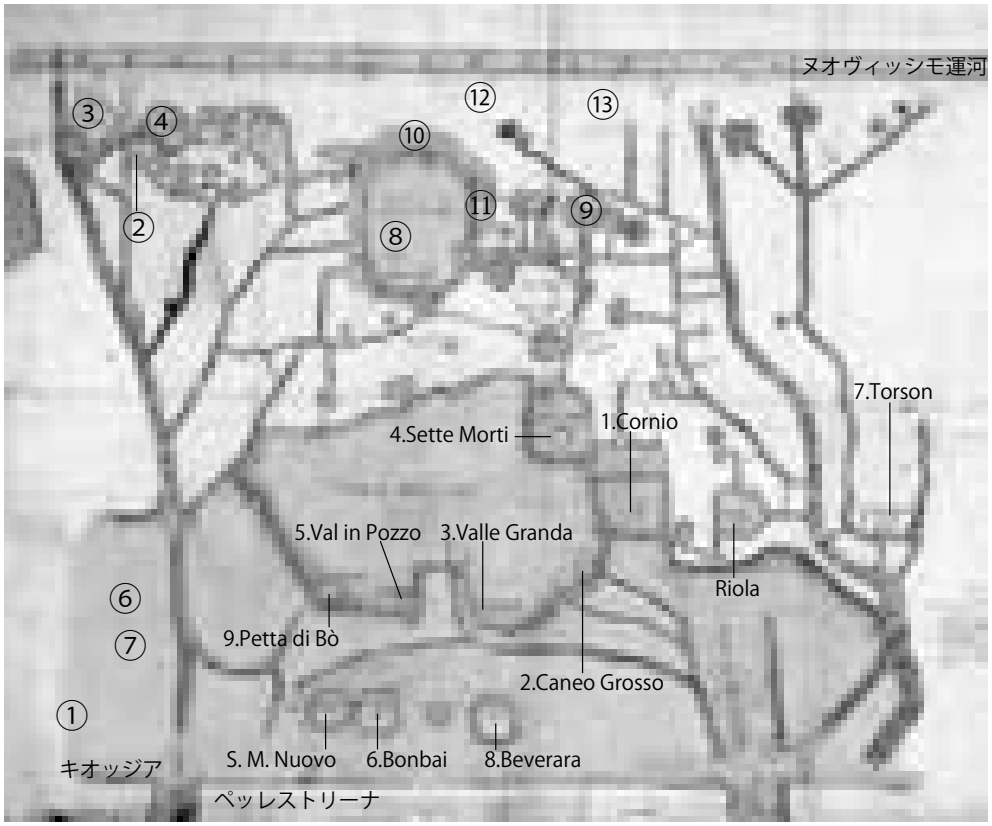
この運河の掘削をきっかけに、水循環の悪いラグーナ・モルタにもヴァッレ・ダ・ペスカをつくる動きが見られるようになる。それは 1662 年、杭を打ち込んで囲うタイプの「セラーデ」の許可に関する史料から読み取れる。

1662 年、囲い込む許可が下りたヴァッレ・ダ・ペスカを次に挙げる[27]。

南ラグーナは、Brenta、Inferno、Moraro、Val di Mezzo、Pozzegato、Aseo、Pissorta di Sopra、Vallon、Lagon、Sacca Grande、Sacca Piccola、Morsine、Pierimpiè である。

北ラグーナは、Dragojesolo、Ca' Zane、Dogado、Saccagnana、Sacchetta、Paleassa、Cavallino、Grassabò である[28]。

1540 年の状況と比較すると、セッテ・モルティの上側にあたるラグーナ・モルタの方に新たな分布が見られる。また、1655 年の地図に 1662 年の上記の情報を重ねると、Morsine、Pierimpiè がこの間に増えていることが読み取れる（◆図 190）。



1662 年に囲い込みの許可が出たヴァッレ・ダ・ペスカ
① Brenta
② Inferno
③ Moraro
④ Val di Mezzo
⑤ Pozzegato
⑥ Aseo
⑦ Pissorta di Sopra
⑧ Vallon
⑨ Lagon
⑩ Sacca Grande
⑪ Sacca Piccola
⑫ Morsine
⑬ Pierimpiè

図 190　1655 年　南ラグーナの地図
1-9 のヴァッレ・ダ・ペスカは 1556 年の地図と表に対応する。
A.S.Ve, *S.E.A., Laguna*, dis. 45.
Antonio Fabris, *Valle Figheri, Storia di una valle salsa da pesca della laguna veneta,* Venezia : Filippi ediore Venezia, 1991.

この許可の背景には、ヴァッレ・ダ・ペスカを閉じても良いのかどうか議論が繰り広げられていた。1661 年、元老院はヴァッレ・ダ・ペスカを開くよう規定するが、1662 年には専門家が技術的・水理学的視点からそれを開くことを反対した[29]。この頃、引き潮の力により、ラグーナ内の土が運ばれ、マラモッコ潮流口には大きな州が形成された。これは、ヴァッレ・ダ・ペスカを開くことで、ラグーナのバランスが崩すということを意味した。このような事例から次第にヴァッレ・ダ・ペスカを閉じる方向に行くのである[30]。つまり、杭で囲む閉じたタイプの「セラーデ」が推奨されたのである。

「セラーデ」を選んだ理由として、次のようなことが推測される。ヌオヴィッシモ運河を掘削し、ブレンタ川の本流をラグーナの外に移した結果、南ラグーナ内の土砂の堆積が減った一方で、波による浸食作用により土地が減り、引き潮により、さらにラグーナ内の土砂が海へ流出して行った。そして、徐々にラグーナの水面が広がり、ラグーナのバランスを失われる。ヴァッレ・ダ・ペスカを閉じた方が常に護岸のある状況を生み出し、ラグーナの水面を安定すると考えられたのではないだろうか。

その一方で、ラグーナ・ヴィーヴァにあったコルニオは 1662 年に禁止され、壊された[31]。トルソン・ディ・ソット（Torson di Sotto）、トルソン・ディ・ソプラ（Valle di Torson di Sopra）、リオラ（Riola）は 1662 年にすでに壊されていた[32]。

18 世紀になると、ラグーナ・モルタに位置するフィゲーリ（Figheri 、1701 年）[33]、ザッパ（Zappa、1707 年）、アヴェルト（Averto、1706 年）、コルニオ・スーペリオーレ（Cornio Superiore、1707 年）でも水面を囲い込むための申請が政府に提出された[34]。1762 年の地図から、位置を確認することができる（◆図 191）。



図 191　1762 年　南ラグーナの地図
A.S.Ve, *S.E.A.,* Disegni, *Laguna*, dis. 167.

こうして、現在見られるようなラグーナ・モルタの方にヴァッレ・ダ・ペスカが徐々に展開していく様子が見て取れる。ラグーナ・ヴィーヴァとモルタの両方に位置する状態は少なくとも 1844 年まで続いている（表）。

1797 年、ヴェネツィア共和国崩壊とともに、土地の所有権はこれまでのヴェネツィアの貴族から中産階級に移った。共和国崩壊以後もヴァッレ・ダ・ペスカの使用が続いた背景には、中産階級の人たちがヴァッレ・ダ・ペスカのもつ大きな可能性に目を付けたことが指摘されている。新しい水の文化を生み出すことを考えたという [35]。

その転機は、1848 ～ 1849 年のオーストリア支配下のなかでわずか 1 年だけヴェネツィアを奪還した年に訪れる。この年、ヴェネツィア本島内では、オーストリア軍からヴェネツィアを奪還していたが、ラグーナはオーストリア軍に包囲されていた。

包囲しているオーストリアの軍隊がヴァッレ・フィゲーリとピエリンピエを占領し、船を取り上げ、住宅、倉庫、艇庫（cavana）に火をつけた。また囲いを壊し、漁業に必要な全てのものをずたずたにしたのだった。これはヴェネツィアへの食料供給を妨げる目的であった。この大被害をきっかけに、ヴァッレ・ダ・ペスカは新たな展開を見せるのである [36]。

その立役者となったのが技師のジュスティニアノ・ブッロ（Giustiniano Bullo）である。ブッロ家はキオッジアの出身で、1776 年、ヴァッレ・フィゲーリの財産目録を作成していた。1779 年にはヴァッレ・ザッパとピエリンピエの賃貸人でもあった。オーストリア軍が去った後、1850 年頃、ブッロ家はヴァッレ・ピエリンピエの全体を取得した。またヴァッレ・フィゲーリも所有し、部分的に賃貸していた。この時代、ヴァッレ・ダ・ペスカは荒れ果てた状態で、生産性もなく、多くの人が手放していった。ブッロは、ヴァッレ・ダ・ペスカのこの悲惨な状況を説明し、ほかの共同所有者にヴァッレ・ダ・ペスカの再建を働きかけたのである。自分の私財を投じて経営に力を注いだ [37]。

この頃、中産階級による事業家が目立つ年でもある。ヴェネツィア本島では、パラッツォを転用したホテルがカナル・グランデ沿いに登場したり、リドでは海水浴場が開設したり、新たな時代の幕開けでもあった。鉄道の開通に始まり、工業生産の活発な時期でもあった。こうした背景のなかで、G. ブッロは先進的なモデルをつくりだしたのである。次に新たに開発されたヴァッレ・ダ・ペスカの構造を次に見ていく。

南ラグーナ	1843-1844 年	1898 年	1897-1901 年	1970 年代
1. Cornio Fuori	a. o p.			
2. Caneo Grosso	a. o p.			
3. Valgrande	a. o p.			
4. Sette Morti	a. o p.			
5. In Pozzo	a. o p.			
6. Bombae	a. o p.			
7. Torson di Sotto	a. o p.			
8. Beverara	a. o p.			
9. Petta di Bò	a. o p.			
10. Zappa	arelle	arelle	arelle	argi.
11. Contarina	semi.	semi.	semi.	argi.
12. Averto	semi.	semi.	semi.	argi.
13. Cornio	semi.	semi.	semi.	argi.
14. Figheri	semi.	semi.	semi.	argi.
15. Pierimpiè	semi.	semi.	semi.	argi.
16. Ghebbo Storto	semi.	semi.	semi.	argi.
17. Serraglia	argi.	semi.	semi.	argi.
18. Morosina	argi.	argi.	argi.	argi.
19. Le Buse del Prete	arelle	semi.	arelle	
20. La Sora	arelle	semi.	semi.	
21. De Bon	arelle	semi.	-	
22. Rivola o Barenon	arelle	semi.	semi.	
23. Millecampi	semi.	semi.	semi.	
24. Battioro	arelle	arelle	arelle	
25. Torson di Sopra	arelle	arelle	arelle	

北ラグーナ	1843-1844 年	1898 年	1897-1901 年	1970 年代
26. Drago Jesolo	argi.	argi.	argi.	argi.
27. Ca' Zane	semi.	semi.	semi.	
28. Dogà	semi.	semi.	semi.	argi.
29. Saccagnana	argi.	semi.	argi.	argi.
30. Lago Novo	argi.	semi.	argi.	argi.
31. Saccheta	argi.	semi.	argi.	argi.
32. Baroncolo	argi.	semi.	argi.	
33. Sparesera	argi.	argi.	argi.	
34. Mesola	semi.	semi.	argi.	
35. Olivera	argi.	argi.	argi.	argi.
36. Paleazza	argi.	semi.	argi.	argi.
37. Falconera	argi.	argi.	argi.	argi.
38. Leona	argi.	argi.	argi.	argi.
39. Cavallino	argi.	semi.	argi.	argi.
40. Baseggia	argi.	semi.	argi.	
41. Formenti o Caligo	argi.	argi.	argi.	
42. Grassabò	argi.	semi.	semi.	argi.
43. Fosse		argi.	argi.	
44. Lanzoni		argi.	argi.	
45. Lio Maggiore				argi.
46. La Cura				argi.
47. S. Cristina				argi.

a. o p. = valle aperta o ostriche 開いたヴァッレ・ダ・ペスカまたは牡蠣養殖
arelle = valle a serraglia 柵に囲まれたヴァッレ・ダ・ペスカ
semi. = valle semiarginata 半分閉じたヴァッレ・ダ・ペスカ
argi. = valle arginata 閉じたヴァッレ・ダ・ペスカ

表　1843 年 -1970 年代　ヴァッレ・ダ・ペスカのタイプ
P. Rosa Salva, S. Sartori, *op.cit.*, pp.16-17 をもとに作成

3．19 世紀に登場したヴァッレ・ダ・ペスカの構造

1880 年、G. ブッロはヴァッレ・ダ・ペスカを運河で取り囲み、そのなかに、魚が冬を過ごすための「ペスキエーラ（peschiera）」を開発した[38]。1891 年、G. ブッロによりヴァッレ・ダ・ペスカの構造の研究が行われ、次のように分類された。開いたタイプ、柵で囲まれたタイプ、半分閉じたタイプ、閉じたタイプである（◆図 192-194）。

1892 年、G. ブッロはこの研究をもとに、ブッロ家の所有であるピエリンピエで新たにペスキエーラのシステムをつくった。このシステムは魚の養殖において、革新的な技術と認識され、1902 年には国際的に知られるようになった[39]。現在のヴァッレ・ダ・ペスカの風景を特徴づけているのは、この「ペスキエーラ」によるものである。

G. ブッロは閉じたタイプをヴァッレ・ダ・ペスカのモデルにしていることから、閉じたタイプを推奨していることがうかがえる。この G. ブッロのモデルをもとにヴァッレ・ダ・ペスカの構造について具体的に見ていきたい[40]。

ヴァッレ・ダ・ペスカは淡水の運河と海水の運河に挟まれている（◆図 194）。これは G. ブッロの所有のヌオヴィッシモ運河近くに位置するヴァッレ・ピエリンピエやその周辺をモデルに行われたスタディだと考えられる。

このモデルは護岸を築き、完全に閉じられたタイプである。淡水の運河と海水の運河に設置された水門を介して水を調整できるようになっている。これはヌオヴィッシモ運河から引いた淡水とラグーナの海水を利用してヴァッレ・ダ・ペスカ内の水温、塩分濃度を調整する仕組みである。この水門のことを「キアヴィカ（chiavica）」という。この水門を開けることで、ラグーナから魚が入ってくる。一度入ると、抜け出せないような仕掛けになっている（◆図 195）。海で獲ってきた魚をこの水面に入れる場合もある。また業者から稚魚を購入し、このヴァッレ・ダ・ペスカのなかで養殖する。最近では、自然に魚が水門から入ってくることが少ないため、業者から稚魚を購入して養殖する割合の方が高いという[41]。この作業は春に行われる（◆図 196）。

「セラージオ（seràgio）」と呼ばれる稚魚の成長用の場所がある。業者を通して購入した稚魚をセラージオのなかに入れ、少なくとも 2 か月はこのなかで水温などの環境に慣れさせる。ここでは塩分濃度と酸素量が管理されている。充分な大きさになると、広い水面に移される。

秋の終わり頃、広い水面で自由に泳いでいる魚が「ラヴォリエリ（lavorieri）」に集められる（◆図 195）。冷たい水の流れている淡水の運河からヴァッレ・ダ・ペスカに水が入れられる。この時期、魚は水温の高い方に移動する習性があるため、こうすることで自然と海水の運河の方の水温のより高い方に魚が集まる。集まった魚は捕獲され、選別される。充分な大きさの魚は市場へ、一定の企画に満たない魚は冬用のペスキエーラに移される[42]。

市場用の大きさになるまでには通常 2 ～ 3 年、ウナギは特別で 7 ～ 8 年かかると言われている[43]。ウナギの稚魚はアドリア海からラグーナに入り、成長するまでずっとラグーナで過ごし、成熟した後に海へ戻る。アドリア海では成長しない魚の種類である。ウナギは古くからヴェネツィアでも食されていた。クリスマスに人のもてなしに振る舞われたことから、貴重な魚だったと想像される。

冬用のペスキエーラの人工的な造形が現在のラグーナに個性的な風景をつくり出している（◆図 197）。それぞれのペスキエーラで緑地の帯が少しずつ違っているのは、もともとのラグーナの自然条件に合わせてつくられているからであろう。また魚の種類によっても工夫されていると推測される。冬の風から水面を守るために護岸には防風林も植えられた。さらにこのペスキエーラは水深が深く、冬の寒い時期でも魚が過ごせるようになっている。冬場にはこのペスキエーラに淡水を流し、水面を凍らせて寒さを守るのだという。そして春になると、冬のペスキエーラから広い水面に移される。

現在、ペスキエーラには鳥が魚を獲って行かないよう、網を張るなどの取り組みもある（◆図 198）。ヴァッレ・ダ・ペスカはバレーナ地帯に位置することから、もともと自然豊かで動植物の生息しやすい環境であるが、魚の養殖により、それをめがけて鳥も多く集まる。そのため、狩りの場としても重要視されてきた。狩りについては後に少し触れる。

このように、G. ブッロの開発したヴァッレ・ダ・ペスカを基本に、現在は展開されている（表）。

以上見てきたようにヴァッレ・ダ・ペスカのおかげで、ヴェネツィアに食料が安定して届けられ、飢饉などの緊急時にも充分な量を保管する役割を担ってきた。ヴァッレ・ダ・ペスカはヴェネツィアを支えてきたのである。現在は、ヴェネツィアのラグーナ以外から低価格の魚が大量に来るようになり、ヴァッレ・ダ・ペスカで養殖を続けるのはかなり厳しい状態である[44]。実際、数は激減し、廃墟となっているところもある。しかし、現在ではようやくヴァッレ・ダ・ペスカに光が当たり初め、観光の一つとして捉える動きもある。サイクリングを楽しむイベントが行われ、自然環境の再評価が高まりつつある。



図 192　開いたタイプ
ヴェネツィア、Museo Correr.

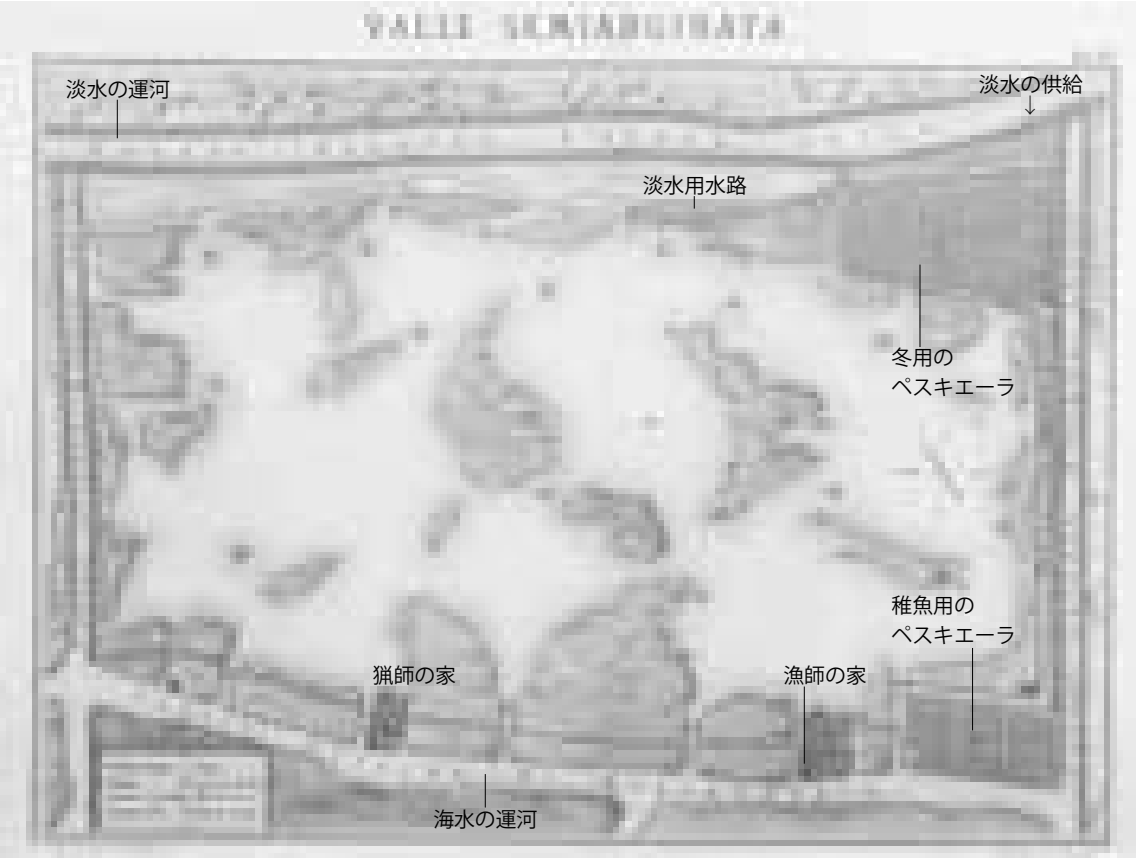
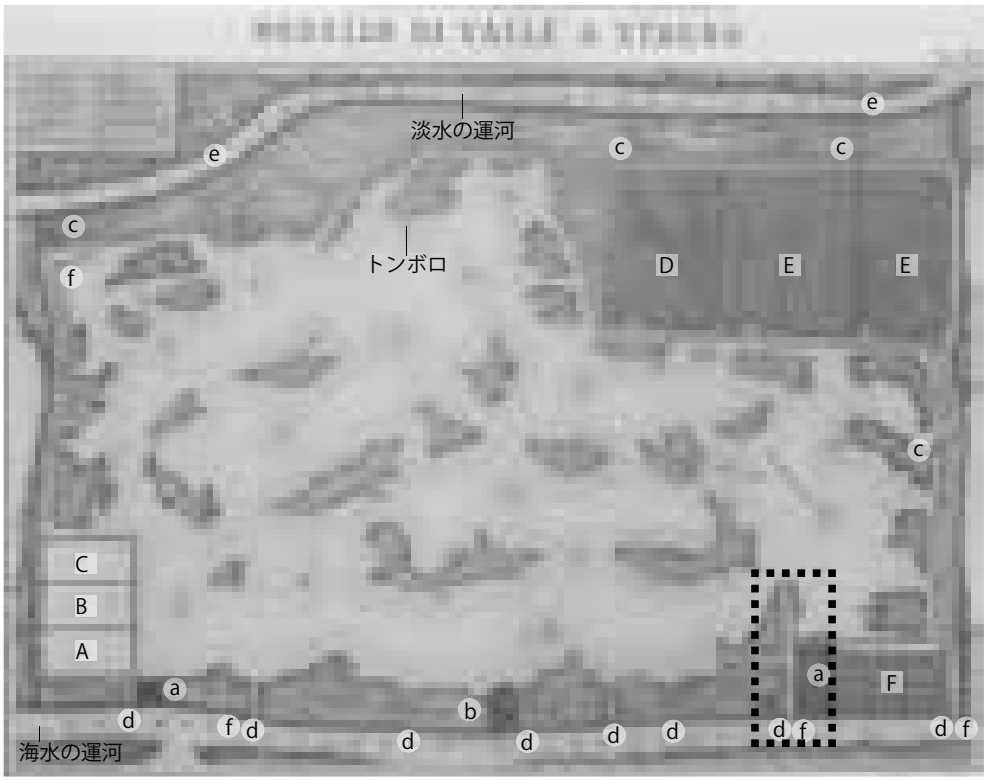


図 193　半分閉じたタイプ
Ibid.



A : mitilicoltura　イガイ養殖
B : ostreario per la propagazione　牡蠣養殖　採苗用
C : ostreario per l'allevamento　牡蠣養殖　育成用
D : baicolera　ペスキエーラ　スズキ用
E : peschiere conserve　ペスキエーラ　冬用
F : seràgio　ペスキエーラ　稚魚用
a : motta dei pescatori　漁師の家
b : motta dei cacciatori　猟師の家
c : case di guardia　管理人の家
d : chiavica d'acqua salsa　海水用水門
e : chiavica d'acqua dolce　淡水用水門
f : sassaia　砂利の多い所

図 194　1891 年　G. ブッロによるヴァッレ・ダ・ペスカのモデル　*Ibid.*

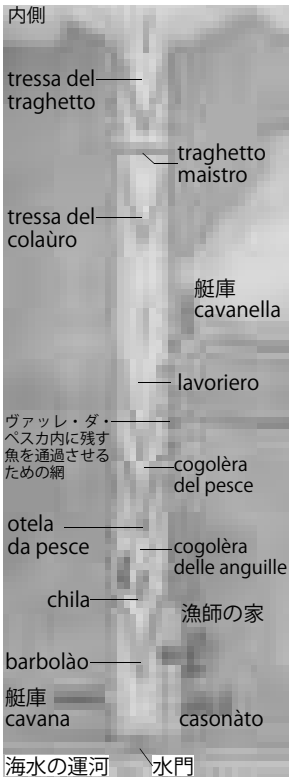


図 195　魚を集める仕掛け
Ibid.



図 196　5 月　稚魚の放流　（撮影：陣内）



図 197　ヴァッレ・ザッパのペスキエーラ



図 198　鳥から魚を守る網

4．カゾーネ

最後にヴァッレ・ダ・ペスカのなかにある住宅を取り上げたい。住宅はカゾーネと呼ばれ、茅葺の素朴な家であった。大きな屋根をもち、ラグーナを代表する風景である。17、18 世紀の地図を見ると、茅葺屋根の建物がわかるような描かれ方をしている（◆図 199）。現在シーレ川の上流に位置するチェルヴァーラ湿原の自然公園内に再現されたものがある。また、ラグーナの地形に位置するカオルレでも見ることができ、観光の一つとして注目されている（◆図 200）。茅葺は維持が難しいため、何十年かに一度建て替えられる。カオルレの場合、その技術がまだ伝承されているのである。

南ラグーナのヴァッレ・ダ・ペスカは島の上にカゾーネが立地し、船でのみアクセス可能であった。その遺構をいくつか見ることができる。崩壊も激しい状態ではあるが、それがまた歴史の積み重なりを感じさせる（◆図 201、202）。ヌオヴィッシモ運河の掘削後、17 世紀後半になると、ヌオヴィッシモ運河に近いラグーナ・モルタの方にもヴァッレ・ダ・ペスカが立地し始める。18 世紀には現在見るような位置にカゾーネが立地し、陸からのアクセスも可能となった。

この変化はヴァッレ・ダ・ペスカの位置の変化に対応しているだけでなく、ヴァッレ・ダ・ペスカの用途自体にも関係している。ヴァッレ・ダ・ペスカは魚の養殖と同時に狩りの場でもあった。そのため「ヴァッレ・ダ・カッチャ」とも呼ばれ、狩りのヴァッレを意味した 。所有者の貴族はヴァッレ・ダ・ペスカで狩りを楽しんだのである [46]。この様子は 15 世紀末のカルパッチョの絵にも描かれている。ヴァッレ・ダ・ペスカのなかでは、関係者以外は狩りをすることができない。そのため、一般的にはヴァッレ・ダ・ペスカ集まる鳥を狙って、その外周で陣取り合戦が行われるという。

19 世紀になると、ヴァッレ・ダ・ペスカに隣接する陸地部分に狩り用のカゾーネが建てられるようになる。カゾーネ・デッレ・サッケは狩り用の住宅として 1874 年に建てられた（◆図 203）。主にパドヴァから狩りをしに訪れた [47]。

さらに個性的な建物も登場する。1925 年に建設されたカゾーネ・ザッパはラグーナにアクセントを与える独特な雰囲気をもつ（◆図 204）。ここには狩り用の塔も建設されている。現在、ロンカナート（Roncanato）というスーツケースの会社が所有している。400ha のうち狩猟用が 200ha、自然地帯が 200ha という [48]。共和国時代から続く、貴族の娯楽である狩りが現在もなお行われている。それはまた、都市の喧騒から離れ、田園やラグーナに開放感を求めた貴族の歴史とも共通する。自然のなかに身を置おいて、リフレッシュする空間としてヴァッレ・ダ・ペスカが活用され続けている。さらに、こうしたヴァッレ・ダ・ペスカ全体を所有することで、ラグーナの自然環境を維持することに繋がっていると言える。

北ラグーナでは 16 世紀から続くヴァッレ・ダ・ペスカも現存する [49]。それはかつて政府が所有していたため、良い状態を維持できたと考えられる。現在は企業や個人が所有しており [50]、それを維持できる資産家の存在も重要だと言えよう。

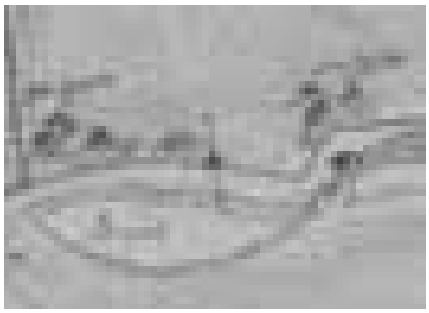


図 199　1552 年　サンテラズモのカゾーネ
A.S.Ve, *S.E.A.,* Disegni, *Lidi*, dis.3.

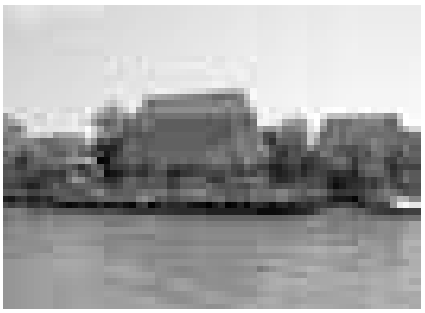


図 200　カオルレ　茅葺のカゾーネ

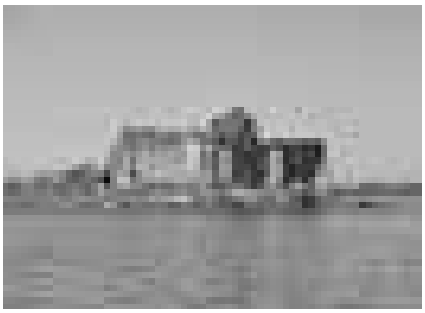


図 201　カゾーネ・トルソン・ディ・ソット

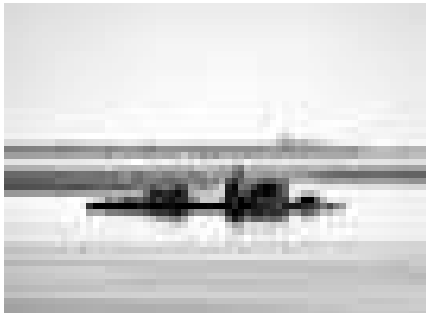


図 202　カゾーネ・ミッレ・カンピ



図 203　1874 年 カゾーネ・デッレ・サッケ

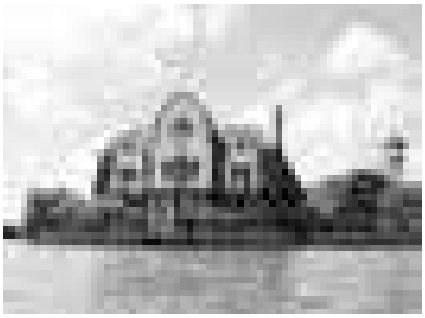


図 204　1925 年　カゾーネ・ザッパ

小結

ヴェネツィアはラグーナという特異な地形の上に形成された。ヴェネツィアを取り巻くラグーナの自然環境がヴェネツィアの発展を支え続けたことは一般的に言われている。しかし、そのラグーナそのものに着目した地域史の研究はまだ始まったばかりであり、掘り下げる必要がある。そこで本章では、ラグーナを正面から捉え、ヴェネツィアとの関係のなかでどのような役割を担ってきたのかを考察した。

第１節では、古くから漁業、農業、塩業、狩猟などが行われ、食料供給の面からヴェネツィアの生活を支え続けたことを明らかにした。また、精神面でも水とのつながりが深いことを指摘した。

そして第２節では、常に変化するラグーナの水環境に対してヴェネツィアが取り組んできた絶え間ない努力の歴史を論じた。そのなかでも、ラグーナに注ぐ河川の河口を移し替え、最終的にはアドリア海に移すという大事業によってラグーナの自然環境を維持してきた過程を描いている。共和国崩壊以後、水循環に対して無関心な時期が続いたが、1966 年のアックア・アルタをきっかけに、危機感を背景として再度ラグーナの環境に関心が高まったことを明確にし、現在の対策についても論じている。

ラグーナの島々に着目した第３節では、それぞれの島が歴史のなかで担った役割を明らかにした。修道院や、開放感を求めた有力家の別荘が建つ一方で、隔離病棟や検疫施設として利用され、厄介施設を受け入れる役目を果たした。共和国崩壊以後、ラグーナ全体を防衛する目的で島の多くが軍事施設として利用され、楽園とは程遠い負のイメージが定着した。第二次世界大戦後、軍事的機能を終え、放置されるようになる。また、精神病院が設立した島に関しては、1978 年の法令により廃止を余儀なくされた。しかし、近年では、こうしたネガティブなイメージの島々が大学や超高級ホテルに蘇るなど、ポジティブなイメージに見直されつつある。ラグーナの豊かな自然環境を最大限活用し、ヴェネツィアの新しい時代にふさわしい役割を担い始めていることを指摘した。

次の第４節は、19 世紀後半～ 20 世紀前半を中心に、リドの形成過程を論じた。現在のリドは何もないところから開発されたのではなく、それ以前の土地所有や土地利用を基盤として開発が進められてきたことを明らかにした。現在、一般的に言われているリドのリゾートと結びついた楽しいイメージは、ヴェネツィア貴族たちが開放感を求め、リドに別荘を構えていた時からすでに存在していた。そして、19 世紀後半の海水浴場開設をきっかけに、そのイメージは定着することを述べた。この頃のリドの開発は、フィゾラやN. スパーダなどに代表される個人や民間企業の力が大きく、ヴェネツィア本島では実現できなかった憧れがリドに舞台を移して実現されたことを指摘した。そこでは、軍事施設との調整も取りながら、その間を塗って開発を進めてきたことを明らかにした。1920 年代後半からは C.I.G.A. により、さらに華やかな空間がつくりだされ、快適な住環境も整えられて、現在のリドが出来上がったことを述べた。リドにおける島の環境を最大限に活かした開発は、ヴェネツィアをさらにダイナミックな水都に発展させることに貢献したと結論づけた。

そして第５節では、ラグーナの周縁部で大開発されたマルゲーラ港を取り上げ、ヴェネツィア本島の住環境を守る大きな役割を果たしたことを論じた。道路整備により変化したプンタ・サッビオーニやメストレを結ぶインフラを整え、ラグーナの周辺を開発することによって、通勤・通学圏、生活圏を拡大し、歴史地区であるヴェネツィアを保存・維持することができた点を明らかにした。メストレの形成史については今後の課題とする。

最後に、これまでほとんど着目されてこなかったヴァッレ・ダ・ペスカを取り上げた。ここでは、ヴァッレ・ダ・ペスカの時代による位置の変遷を明らかにした。またヴァッレ・ダ・ペスカによってヴェネツィアに安定した食料供給を可能したことを論じた。それと同時に、狩猟場として、特権階級の娯楽の場でもあったことを示した。現地調査を通して、現在もなお、豊かな自然に囲まれたリフレッシュ空間として活用され続けていることを確認した。この人工的な自然環境を維持するためには、それを経済的に担うことのできる資産家の存在も重要性も指摘した。

以上のように、ラグーナは厄介施設を受け入れる機能もあれば、リフレッシュ機能もある。様々な機能を受け入れるラグーナの懐の深さがヴェネツィアの都市空間を支え、発展し続けるのを可能にしたと言える。こうしたヴェネツィアの歴史において、人々はラグーナの自然環境を巧みに管理し、それと同時に都市の経済成長を遂げてきた。永続的な人々の努力の軌跡が現在のラグーナ環境をつくりだしているのである。

はじめに

1．Ernesto Canal, *Archeologia della laguna di Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2013.
2．Ottagono abbandonato di Malamocco. *Ibid.*, p.147.
3．一般的にラグーナの歴史が西ゴート族、フン族などの侵入の際、一時的な避難場所として利用されたところから始まり、６世紀のランゴバルド族の侵入の際、大陸から多く人がラグーナに移住したとされている。またヴェネツィの誕生した日を 421 年 3 月 25 日と定めているが、考古学の調査によるこの研究は、それよりもずっと以前からラグーナ内には生活圏があったことを証明している。
また、古代からラグーナ内に生活圏があったという説については、ウラディミロ・ドリーゴ（Wladimiro Dorigo）も指摘しており、ラグーナ内に古代の農業の区画割りがなされていたという。Wladimiro Dorigo, *Venezia Origini*, Milano : Electa, 1983.
4．1104 年、ヴェネツィアのカステッロ地区にアルセナーレという国営造船所が建設され、ヴェネツィアが海軍に力を入れていたことは知られている。ここでは大型のガレー船が建造され、様々な戦いで使用されている。国内外から多くの建材が届けられ、職人も大勢いた。また、各潮流口には城塞があり、アドリア海からラグーナに入ってくる船を監視していた。そのなかでもサン・マルコ水域に通じる潮流口に位置するサン・ニコロ城塞とその向かいのサンタンドレア城塞には鎖が繋がれていた時期もあった。カンブレー同盟軍との戦いに敗れ、ラグーナをより一層軍事的に強化する方向へ変わった。その際、マラモッコ潮流口の防御として八角形の島（Ottagono degli Alberoni と Ottagono di San Pietro）の要塞が築かれた。キオッジア潮流口にも八角形の島（Ottagono Ca' Roman）に要塞が築かれた。
Ennio Concina, *La fortificazioni lagunari fra il tardo Medioevo e il secolo XIX*, in *La laguna di venezia*, G. Caniato, E. Turri, M. Zanetti (a cura di), Sommacampagna : Cierre edizioni, 1995, pp. 249-269.
5．近年、ヴェネツィアでもラグーナの食について考える動きが見られる。2015 年 9 月 26 日～ 2016 年 2 月 14 日にヴェネツィアのパラッツォ・ドゥカーレで開催された『ヴェネツィアの水と食―ラグーナと都市の様々な歴史（Acqua e Cibo a Venezia: Storie della laguna e della città）』の展覧会では、漁業や農業、塩田などラグーナ内の様々な場所の史料が展示された。Donatella Calabi, Ludovica Galeazzo, Acqua e Cibo a Venezia : Storie della laguna e della città, Venezia : Marsilio, 2015.（展覧会カタログ）

第 1 節　ラグーナの水環境

1．キオッジアはイタリアの漁港で第２位、アサリの収穫高はイタリアで第１位と地元の人は誇る。漁船の種類には引き網船、トロール船、定置網船などがある。1995 年の船の数は引き網船 500 隻、トロール船 96 隻、定置網船 140 隻を数え、ラグーナのほかの町に比べ圧倒的な数である。
Mario Isnenghi (a cura di), *Il Novecento*, Roma : Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002, p.2383, Tav.5.
キオッジアでは、1998 年からブラゴッツォという伝統的な漁師舟を使ってラグーナを周遊する観光が行われている。これはペスカトゥリズモという、漁師による観光である。www.giteinlaguna.com
2008 年 7 月に行われた魚祭り（Sagra del Pesce）ではキオッジア市の協力のもと、無料の観光船によるキオッジア周遊のサービスが提供された。
2．広場は、畑や野原を意味する「カンポ」という単語が使われている。陣内秀信『ヴェネツィア水上の迷宮都市』講談社現代新書、1992 年、p.138。
15 世紀末のデ・バルバリの鳥瞰図には、カステッロ地区の端にあるサンテレナや、カンナレージョ地区の端の方に菜園が描かれている。
3．リアルト市場には、サンテラズモ、マッツォルボ、マラモッコ、キオッジア、リドから野菜売りが来ていた。
Donatella Calabi, Paolo Morachiello, *Rialto : le fabbriche e il Ponte 1514-1591*, Giulio Einaudi editore, Torino 1987, p.129.
4．1552 年の地図には敷地境界線と建物が描かれている。国立ヴェネツィア文書館（以下 A.S.Ve. と略す）, *Savi ed esecutori alle acque* (以下 *S.E.A.* と略す), Disegni, *Lidi*, dis.3.
1552 年の土地所有者は次の有力家である。S. Zaccaria, Calbo, Bon, Barbaro, Centani, Tron, Minotto, Gritti, Campanato, Premarin.
Davide Busato, *Metamorfogi di un litorale : Origine e sviluppo dell'isola di Sant'Erasmo nella laguna di Venezia*, Venezia : Marsilio Editori, 2006, fig.25.
5．アグリトゥーリズモ（La Barena Azienda Agrituristica）のオーナーである M 氏からのヒアリングによる。
6．1980 年代、M 氏の父親の代では、メストレ、トレヴィーゾ、さらにトリエステまでトラック輸送をするほど農業経営は順調であった。1993 年、ここで獲れる野菜を使ってレストランを開始し、2010 年からは宿泊施設も始めた。10 年来の構想がようやく実現したという。
7．かつてヴェネツィア貴族達にとって、ヴァッレ・ダ・ペスカは、会話や狩りをするための喜ばしい場所であったことが書かれている。また男女で過ごす場所にもラグーナは格好の場所であった。Antonio Fabris, *Valle Figheri, Storia di una valle salsa da pesca della laguna veneta*, Venezia : Filippi ediore, 1991, p. 18.
8．Piamonte Giannina, *Litorali ed Isole: Fuida della Laguna Veneta*, Venezia : Filippi editore, 1975, p.99.
9．Archeo Venezia, *Poveglia, Il lazzaretto Nuovissimo*, Quarto d'Altino : Arti Frafiche Venete, 2014.
10. *Ibid*.
11. ピエロ・ベヴィラックワ『ヴェネツィアと水――環境と人間の歴史』北村暁夫訳、岩波書店、2008 年、pp.43-44。
12. *Istituto geografico militare*, 1897.
13. P. Giannina, *op.cit.*, p.61.
14. A.S.Ve., *S.E.A., Lidi* 63.
15. ジャーレ通りにあるアグリトゥーリズモ（Ai Tigli）を経営するルアナ・ビアジオロ（Luana Biasiolo）氏からのヒアリングによる。
16. ピエロ・ベヴィラックワ、前掲書、pp.45-46。
17. P. Giannina, *op.cit.*, p.61.
18. D. Busato, *op.cit*., fig.24. 現地調査では水車の跡が見受けられなかった。
19. ピエロ・ベヴィラックワ、前掲。
20. 陣内『ヴェネツィア水上の迷宮都市』、前掲、p.54。
21. 同前。

第２節　アックア・アルタの歴史と対策

1．本節は次の論文をもとにしている。樋渡彩「水都ヴェネツィアの戦い―アックア・アルタの歴史と対策」『危機に際しての都市の衰退と再生に関する国際比較 [若手奨励] 特別研究委員会報告書』日本建築学会、2015 年、pp.67-72。
2．Gianpietro Zucchetta, *Storia dell'acqua alta a Venezia dal Medioevo all'Ottocento*, Venezia : Marsilio Editori, 2000.
3．Piero Bevilacqua, *Venezia e le acque : una metafora planetaria*, Roma : Donzelli Editore, 1995. 日本では、ピエロ・ベーヴィラクワ『ヴェネツィアと水―環境と人間の歴史』（北村暁夫訳、岩波書店、2008 年）として刊行されている。
4．Davide Battistin, Paolo Canestrelli, *1872-2004 La serie storia delle maree a Venezia*, Venezia : Centro Previsioni e Segnalazioni Maree, 2006.
5．G. チェッコーニ、シンポジウム『海抜ゼロメートル世界都市サミット』、2008 年 12 月開催。
6．D. Battistin, P. Canestrelli, *op.cit*.
7．陣内秀信「水とともに生きるヴェネツィア」『都市問題研究』都市問題研究会、1989 年 8 月。
8．題名は L'acqua alta, ovvero le nozze in casa dell'Avaro である。
9．G. Zucchetta, *op.cit.*
10．陣内「水とともに生きるヴェネツィア」。
11．V. Favero, R. Parolini, M. Scattolin (a cura di), *Morfologia storica della laguna di Venezia*, Venezia : Arsenale, 1988.
12．陣内、前掲「水とともに生きるヴェネツィア」。
13．ピエロ・ベーヴィラクワ、前掲書、p.11。
14．陣内「水とともに生きるヴェネツィア」。
15．木造のパラーダは、監視の行き届かない夜中や時化の際に、木材や釘を盗まれるという人的被害にもよくあった。ピエロ・ベーヴィラクワ、前掲書、p.13。
16．AA.VV., *Murazzi : Le muraglie della paura*, Venezia : Consorzio Venezia Nuova, 1999, p.103.
17．ピエロ・ベーヴィラクワ、前掲書、p.14。
18．その背景には、森林の再生産前に使い果たしてしまったこと、森林を農地に転用していったことが指摘されている。同前書、p.77。
19．G. Zucchetta, *op.cit.*, p.49.
20．柵を工場で大量生産することが可能になったことにより、従来の木材で作られていた柵を使用する必要がなくなると、木材の大量供給の必要性がなくなった。その結果、本土の森を管理する必要性も低くなったのである。ピエロ・ベーヴィラクワ、前掲書、p.78。
21．1878 年に出版された 17 世紀からの堤防の断面と 1740 年から 1782 年にかけて建設された堤防の断面図。profili delle difese litorali e dei murazzi dal secolo 17. al 1820, A.S.Ve., *S.E.A., Miscellanea Codici, Serie I, Storia Veneta*, n. 139.
22．近年では、衛生史の立場からもヴェネツィア共和国時代の浚渫事業に関する研究が進んでおり、その代表として Nelli-Elena Vanzan Marchini, *Venezia da laguna a città*, Venezia : Arsenale, 1985 が挙げられる。
23．Gianpietro Zucchetta, *I rii di Venezia : la storia degli ultimi tre secoli*, Venezia : Helvetia, 1985.
24．樋渡彩「水都ヴェネツィア研究史」陣内秀信、高村雅彦編『水都学 I』法政大学出版局、2013 年。
25．陣内秀信、樋渡彩「水の都ヴェネツィアの危機」『21 世紀の環境とエネルギーを考える』時事通信社、2009 年。
26．Stefano Guerzoni, Davide Tagliapietra (a cura di), *Atlante della laguna Venezia : tra terra e mare*, Venezia : Marsilio Editori, 2006.
27．1968 年にヴェネツィア市は最初の高潮観測及び予報のオフィスを設け、1980 年に潮位観測予報センターを設立した。現在、潮位を予測しアックア・アルタを予報するサービスも行っている。

第３節　ラグーナに浮かぶ島々の役割

1．Francesco Ogliari, Achille Rastelli, *Navi in città : Storia del trasporto urbano nella Laguna Veneta e nel circostante territorio*, Milano : Cavallottieditori, 1988, p.142.
2．19 世紀末から 20 世紀初頭の代表する写真家であるカルロ・ナヤ、トマゾ・フィリッピなどに撮影されている。
3．Giannina Piamonte, *Litorali ed Isole : Guida della Laguna Veneta*, Venezia : Filippi editore, 1975.
4．Gabriele Mazzucco (a cura di), *Monasteri benedettini nella laguna veneziana : catalogo di mostra*, Venezia : Arsenale, 1983.
5．G. Mazzucco (a cura di), *op.cit.*, p.5.
6．G. Piamonte, *op.cit.*, p. 99.
7．次のような事例がある。サン・クレメンテでは、1146 年、ピエトロ・ガッティレッソが巡礼者用の宿泊施設を建設し、建物はグラードの総大司教に管轄された。1160 年頃、宿泊施設が修道院に転用され、サンタゴスティーノ（S. Agostino）のカノニチ・レゴラリ（Canonici Regolari）の管轄になった。1645 年、ベネディクト会から派生したカマルドリ会が島を獲得している（*Ibid.*, pp.111-113.）。ラザレット・ヴェッキオでは、1249 年、アウグスティノ隠修士によって巡礼者のために宿泊施設が建設された（*Ibid.*, p.135.）。ラ・グラツィアでは 1264 年、宿泊施設が建設され、聖地に向かう巡礼者を受け入れる場所に充てられた。その後、ベネディクト会が宿泊施設を修道院に転用した（*Ibid.*, pp.108-109.）。
8．G. Piamonte, *op.cit.*, p. 60.
9．*Ibid.*, p. 92. A. コラムッシによると、ベネディクト会が来る以前、サンタ・クリスティーナを崇拝する教会があったとされている。Arturo Colamussi, *Isole della Laguna di Venezia : Guida Aerofotografica*, Ferrara : Editore Endeavour, 2007, p.52.
10．マルコンテンタとガンバラレの間あたりに位置するドガレット（Dogaletto）の辺りにサンティ・イラリオ・ベネデット（S.S. Irario e Benedetto）修道院を建設する。
11．この時期、オットーネ３世と総督ピエトロ・オルセオロ２世（991-1009 年）の間で、修道院で行われた秘密の重要な談話が記録されている。G. Piamonte, *op.cit.*, p. 92.
12．修道院はヴェネツィアの S. Maria dell'Umiltà である。*Ibid.*, pp. 92-93.
13．*Ibid.*, p. 93.
14．建築家はテマンツァの叔父にあたるジョヴァンニ・スカルファロット（Giovanni Scalfarotto）である。*Ibid.*, p. 94.
15．*Ibid.*, p.59.
16．*Ibid.*
17．アルヴィーゼ・ゾルツィ『ヴェネツィア歴史図鑑―都市・共和国・帝国 : 697~1797 年』金原由紀子、米倉立子、松下真記訳、東洋書林、2005 年、p.262。
18．G. Piamonte, *op.cit*., p.59.
19．サンタ・クリスティーナの東側に、現在チェントレガ（Centrega）と呼ばれる湿原がある。ここには、チェントラニカ（Centranica）という島があった。名前の由来は、当時

ラグーナの中心であったためと言われている。島の所有者であるチェントラニチ家に由来する説もある。*Ibid.*, p.61.

20. 存在したとされる教会を挙げる。S. Lorenzo、S. S. Felice e Fortunato、S. Marco、S. Giovanni（関連する情報がない）、S. S. Apostoli Filippo e Giacomo、S. Angelo、S. Pietro di Casacalba。サンティ・フェリーチェ・エ・フォルトゥナート（S.S. Felice e Fortunato）教会と修道院は 889 ～ 899 年頃、アルティーノにあるベネディクト会のサント・ステファノ修道院により建設された。ハンガリー人の侵入から逃れるため、アンミアーナに避難した。この修道院には多くの総督が埋葬され、収益が多かったという。1442 年、修道院は廃止され、ヴェネツィアの修道院（S.S. Filippo e Giacomo または S. Apollonia）に移転した。
サンティ・アポストリ・フィリッポ・エ・ジャコモ（S. S. Apostoli Filippo e Giacomo）教会および修道院は、ヴェネツィアの同修道女であるルチア・ティエポロ（Lucia Tiepolo）に建設された。彼女は、後にムラーノのサンティ・アンジェリ修道院の修道院長になる。そしてサンティ・アポストリ修道女たちも、トルチェッロのサンタントニオに移った。*Ibid.*, pp.59-60.
21. G. マッズッコの研究では 1185 年以前と指摘されており（G. Mazzucco (a cura di), *op.cit.*, p.70）、P. ジャンニナの研究では、７世紀にファリエル家がベネディクト会のために建設したものである、と指摘されている。G. Piamonte, *op.cit.*, p.59.
22. G. Piamonte, *op.cit.*, pp.59-60.
23. G. Mazzucco (a cura di), *op.cit.*, p.70.
24. G. Piamonte, *op.cit.*, p.62.
25. A. Colamussi, *op.cit.*, p.116.
26. Giorgio e Maurizio Crovato, *Isole abbandonate della laguna veneziana*, Venezia : S. Marco Press, 2008, p.212.
27. G. Piamonte, *op.cit.*, p. 95.
28. A. Colamussi, *op.cit.*, p.46.
29. G. Piamonte, *op.cit.*, p. 96.
30. *Ibid.*
31. *Ibid.*
32. *Ibid.*, p. 97.
33. A. Colamussi, *op.cit.*, p.46.
34. G. Piamonte, *op.cit.*, p. 97.
35. A. Colamussi, *op.cit.*, p.46.
36. Giorgio e Maurizio Crovato, *op.cit.*, 2008, p.135.
37. G. Piamonte, *op.cit.*, p. 98.
38. *Ibid.*, p. 95.
39. 現在名はサン・ラッザロ・デリ・アルメーニである。
40. Archeo Venezia, *Il Lazzaretto Vecchio*, Quarto d'Altino : Arti Frafiche Venete, 2013.
41. 1485 年以前の対策としては、1348 年、サーヴィ（savi）という肩書をもつ３人の貴族が大評議会で選出され、ペストの対策を講じたとある。また伝染病が流行するごとにサーヴィが選出され、対応してきたという。G. Piamonte, *op.cit.*, pp. 98-99.
42. Archeo Venezia, *Il Lazzaretto Vecchio*, *op.cit.*
43. Gerolamo Fazzini (a cura di), *Venezia : Isola del Lazzaretto Nuovo*, Venezia : Tipo grafia Luigi Salvagno, 2004, p.25.
44. G. Piamonte, *op.cit.*, p. 112.
45. 1046 年、オルソ・バドエル（Orso Badoer）はマッツォルボのジョヴァンニ・トロノ（Givanni Trono）に広大な沼地を譲った。そこには巡礼者のための修道院が建設され、その後修道院はチステルチェンシ（Cistercensi）女子修道院に転換した。1440 年、修道女の激減により、この修道院はトルチェッロのサンタ・マルゲリータ修道院に統合された。そして 1456 年、ペストの間、サン・ラッザロからハンセン病患者を一時的に受け入れた。再度廃墟となった後、パオロ２世は、ヴェネツィアのフラーリ修道院に属した修道士の共同体をサン・ジャコモ・イン・パルードにつくった。16 世紀、教会が建設され、18 世紀には彫刻も施されたが、1810 年に修道院は廃止され、教会は壊された。その後、軍事施設になり、小さな兵舎として利用された。軍が撤退した後、建物は崩壊し、現在崩れつつある。G. Piamonte, *op.cit.*, pp. 29-30.
46. G. Fazzini (a cura di), *op.cit.*, p.26.
47. *Ibid.*
48. Ernesto Canal, *Archeologia della laguna di Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2013.
49. またはヴィーニャ・ムラーダ（Vigna Murada）。
50. G. Fazzini (a cura di), *op.cit.*, p.12.
51. *Ibid.*
52. テゾン（tezon）はヴェネト方言で屋根（tettoia）を意味した。テゾンのほかに tezzon, teson, tezeta, tezzeta, teseta, tesa のようにも言われる。*Ibid*., p.13.
53. *Ibid.*, p.37.
54. *Ibid.*, p.39.
55. *Ibid.*, p.67.
56. ナポレオン支配下とオーストリア支配下では、軍事的目的に利用された。テゾン・グランドのボルティコは壁で塞がれ、火薬庫に転換された。敷地を取り囲む壁は強固に要塞化された。島はサンテラズモ橋の先端と、リド港の入口を制御していたマッシミリアーノ塔の台場を結んだ。
57. ヌオヴィッシモとは新しい（ヌオーヴォ nuovo）の最上級で「最新」を意味する。
58. Archeo Venezia, *Poveglia, Il lazzaretto Nuovissimo*, Quarto d'Altino : Arti Frafiche Venete, 2014.
59. G. Piamonte, *op.cit.*, p. 118.
60. *Ibid.*
61. Archeo Venezia, *Poveglia, op.cit.*
62. G. Piamonte, *op.cit.*, p. 118.
63. Archeo Venezia, *Poveglia, op.cit.*
64. G. Piamonte, *op.cit.*, p. 118.
65. *Ibid.*
66. サン・ヴィターレ（San Vitale）教会にはティツィアーノの絵画などたくさんの芸術作品がある。1806 年に閉鎖され壊されたが、作品はマラモッコの教区教会に移された。G. Piamonte, *op.cit.*, p. 119.
67. Giovanni Caniato, Eugenio Turri, Michele Zanetti (a cura di), *La Laguna di Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1995, p.150.
68. G. Piamonte, *op.cit.*, p. 118.
69. *Ibid.*
70. Archeo Venezia, *Poveglia, op.cit.*
1800 年、検疫検査を受ける対象の商品については、税関で検疫検査証明書を提出する必要があった。
アドリア海からラグーナに入ってくる商船は商品の種類に応じて、寄港する島が決まっており、ポヴェリアもその一つであった。乗組員、商品は商船から降ろされ、ラッザレット・ヴェッキオまたはラッザレット・ヌオーヴォまで別の船で移動させられ、検疫を受けた。商船はポヴェリアまたはオルファーノ運河に運ばれ、検疫を受けた。Vanzan Marchini Nille-Elena, *Le leggi di sanità della Repubblica di Venezia*, vol. 4, Treviso : Canova, 2003, pp.220-225.
71. G. Piamonte, *op.cit.*, p. 119.
72. Archeo Venezia, *Poveglia, op.cit.*
73. *Ibid.*
74. 1810 年、サン・ミケーレのカマルドリ会の修道士はローマに移り、修道院に保管してあった膨大な書籍や手稿本は図書館や文書館に移された。G. Piamonte, *op.cit.*, p. 19.
75. 陣内秀信『ヴェネツィア―都市のコンテクストを読む』鹿島出版会、1986 年、p.243。
76. ルカ・コルフェライ『図説ヴェネツィア「水の都」歴史散歩』

中山悦子訳、河出書房新社、1996 年、p.119。

77. フランチェスコは福音書の教えでエジプトやパレスチナに行き、その帰路で 1220 年、弟子と一緒にトルチェッロに寄り、トルチェッロから船で出身国に戻ったとされている。この時、トルチェッロは裕福で人口の多い町だったため、静寂を求めて弟子と一緒にドゥエ・ヴィーニェ（Due Vigne）島に行った。それが現在のサン・フランチェスコ・デル・デゼルトだと言われている。この島には礼拝堂がすでに建っており、その場所に鐘楼を建設した。フランチェスコがアッシジに戻る際、島に数名の弟子を招待した。そして 1228 年、島の所有者であるヤコポ・ミキエル（Jacopo Michiel）は、聖フランチェスコの小教会を建てた。これは聖フランチェスコを奉献した世界初の教会であった。1233 年３月４日、J. ミキエルは、ヴェネツィアのフラーリ修道院のフランチェスコ会修道士たちに島を寄贈した。この時、修道院が建てられた。そして 1420 ～ 1453 年、ラグーナの気候が悪化しため、修道士たちは島を離れた。おそらく伝染病が流行したと考えられる。島が「無人（deserto）」になったため、「サン・フランチェスコ・デル・デゼルト（S. Francesco del Deserto）」の名前が付いた。1453 年、ピオ二世の勅令はフランチェスコ会修道士に島を譲った。教会は修復され、修道院はルネサンス様式の回廊がつくられた。1594 年、クレメンテ８世はフランチェスコ会の修道士をサン・フランチェスコ・デル・デゼルトに送り、1806 年まで続いた。G. Piamonte, *op.cit.*, pp.66-67.
78. サント・スピリトに関して最も古い史料は 1140 年にさかのぼる。サンタゴスティーノ（S. Agostino）の規律のもとでカノニチ・レゴラリ（Canonici Regolari）の活動拠点になった。1380 年、修道士は島から追い出された。1409 ～ 1424 年、キオッジア戦争で分散したブロンドロ（Blondolo）のシトー会のサンティ・トリニタ修道士を受け入れた。1430 年、ラッザレット・ヴェッキオにいた隠修士を受け入れた。そしてパドヴァの教区に移住した。その後、フランチェスコ会の修道士を受け入れ、1806 年まで島に残った。この年、ヴェネツィアのサン・ジョッベ（S. Giobbe）修道院に移った。現在、廃墟である。G. Piamonte, *op.cit.*, pp.116-117.
79. 1810 年に修道院は廃止され、小さな兵舎として利用された。*Ibid.*, pp. 29-30.
80. Vito Favero, Riccardo Parolini, Mario Scattolin (a cura di), *Morfologia storica della Laguna di Venezia*, Venezia : Arsenale, p.66.
81. 第二次世界大戦後、数世帯の住居に使用され、1975 年の時は廃墟となった。G. Piamonte, *op.cit.*, p.65.
82. L. コルフェライ、前掲書、p.119。
83. このチェルトーザ名前は、1422 年に受け入れたチェルトゥジオ修道会（Certosino）に由来する。フランスのチェルトゥジオ修道会の創設者の名前であるサン・ブルーノ（S. Bruno）島と呼ばれたが、一般的にはチェルトーザ島と呼ばれるようになったという。G. Piamonte, *op.cit.*, pp. 72-73.
84. その昔、島は「ビニオラ（Biniola）」または「七つのブドウ畑（sette vigne）」と呼ばれていた。７世紀、トルチェッロの二人の行政官は、ヴィニョーレにサン・ジョヴァンニ・バッティスタ（S. Giovanni Battista）とサン・ジュスティーナ（S. Giustina）の鐘楼のある小さな教会を建設した。アルティーノの住民が贅沢な別荘（villa）を建設したと言われており、サンテラズモのように、別荘が建ち、週末を穏やかな環境のなかで過ごした。G. Piamonte, *op.cit.*, pp. 70-71.
85. 1146 年、ピエトロ・ガッティレッソ（Pietro Gattilesso）が島に教会と聖地に向かう巡礼者用の施設を建設した。施設はグラードの総大司教に管轄された。1160 年頃、サン・クレメンテの施設は修道院に転用され、サンタゴスティーノ（S. Agostino）のカノニチ・レゴラリ（Canonici Regolari）に管轄された。1432 年、カノニチ会は修道院長だけになり、ヴェネツィアのカリタ修道院に統合された。この時、聖アントニオの遺体も移された。聖アントニオは、アレクサンドリアで聖マルコの弟子で、1288 年からサン・クレメンテで崇拝されていた。しかし、島は廃墟にはならなかった。精神的な隠居場所として、または休息の場所として訪れるカリタ修道者が教会や修道院の修復にあたっていた。この期間、ロマネスク様式の教会はルネサンスのロンバルド様式を加えた。G. Piamonte, *op.cit.*, p.111-112.
86. 後にマントヴァの大使はサン・クレメンテで亡くなった。*Ibid.*, pp.112-113.
87. 伝染病はおさまり、島の建物は崩れ住めない状況になった。1645 年、カマルドリ会修道士のアンドレア・モチェニゴ（Andrea Mocenigo）は島を獲得した。教会を修復し、隠修士の住居に修道院を転用した。隠修士たちはナポレオン支配までサン・クレメンテにとどまった。その後、隠修士は火薬の仕事に就かされた。*Ibid.*, p. 113.
88. *Ibid.*
89. A. Colamussi, *op.cit.*, p. 38.
90. G. Piamonte, *op.cit.*, p. 114.
91. *Ibid.*
92. 1921 年、ネオ・ロマネスク様式の教会が建設された。1923 年、別棟が建設された。1927 年、ヴェネツィア市は国の法人（後の INPS）に島を譲り、300 人入院できる新たな病院建設を委ねた。そして 1931 年、コンクリート造でシンメトリーの病棟が建設され、440 人入院することができた。1936 年、ヴィットリオ・エマヌエレ３世王によって病院（ospedale pneumologico De Giovanni）が開業した。現代建築の構造である。大きな公園、映画館のある職場クラブ（dopolavoro）、給水塔など施設に必要なものすべてが備えられた。1942 年、個人の建物が建てられた。古い病院の機能もまだあった。1979 年、隔離病院はゆっくりと敗退に動き始めた。1981 年、島の所有者はヴェネツィア市になった。1992 年、ヴェネツィア市議会は島を海洋科学技術の分野で研究を展開している Associazione Venice International Center for Marine Sciences of Technologies にゆだねた。A. Colamussi, *op.cit.*, p.34.
93. G. Piamonte, *op.cit.*, p. 115.
94. 10 世紀終わりにサン・ジョルジョ修道院は「ラ・カヴァネッラ（La Cavanella）」というバレーナの区画を所有する。1264 年、このバレーナに宿泊施設が建設された。カ・ディ・ディオに属し、聖地に向かう巡礼者用の施設として使われた。修道会は宿泊施設を修道院に転用し、教会を建設した。この時、ヴェネツィアの船乗りは聖母マリアの図像をコスタンティノープルからヴェネツィアに移した。サン・ルカの作品と考えられており、この教会に置いた。この時から、島はカヴァネッラの名前をサンタ・マリア・デッレ・グラツィエの名前に変え、その後短縮して「ラ・グラツィア」となった。*Ibid.*, pp. 108-109.
95. *Ibid.*, p. 110.
96. *Ibid.*
97. Giorgio e Maurizio Crovato, *Isole abbandonate della laguna Com'erano e come sono*, Padova : Liviana, 1979.
98. Giorgio e Maurizio Crovato, *Isole abbandonate della laguna veneziana*, Venezia : S. Marco Press, 2008.
99. L. ガレアッツォ、特別講演「ヴェネツィア―水と食文化」2015 年度都市史学会大会、2015 年 12 月 13 日開催。

第４節　リドの開発史

1．Giorgio Pecorai (a cura di), *Lido di oggi, Lido di allora*, Venezia: Edizioni Atiesse, 1987.
2．Giorgio e Patrizia Pecorai, *Lido di Venezia, oggi e nella storia*, Venezia: edizioni Atiesse, 2007.
3．Guido Zucconi (a cura di), *La grande Venezia: una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Venezia: Marsilio Editori, 2002.
4．Michele Casarin, Giancarlo Scarpari, *Piazzale Roma, Il Lido di Venezia*, Padova: Il Poligrafo, 2005.
5．Achille Talenti, *Come si crea una città: Il Lido di Venezia*, Padova, 1922.
6．Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.362.
7．Ernesto Canal, *Archeologia della laguna di Venezia 1960-2010*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2013.
8．Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.12.
9．Giannina Piamonte, *Litorali edisole guida della laguna veneta*, Venezia : Filippi editore, 1975, p.82.
10. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.10.
11. Roswitha Asche, Gianfranco Bettega, Ugo Pistoia, *Un fiume di legno: fluitazione del legname dal Trentino a Venezia*, Scarmagno: Priuli & Verlucca, 2010, p.71.
12. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.10.
13. R. Asche, G. Bettega, U. Pistoia, op. cit., p.71.
14. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.46.
15. アルヴィーゼ・ゾルツィ『ヴェネツィア歴史図鑑―都市・共和国・帝国 :697~1797 年』金原由紀子、米倉立子、松下真記訳、東洋書林、2005 年、p.28。
16. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.46.
17. 1346 年の手写本に挿し込まれた地図で、18 世紀にテマンツァによって描き写されたもの。12 世紀の状態を示すとされている。
18. Pianta prospettica della città delle lagune disegnata da Benedetto bordone per il suo《Isolario》, venezia, 1528.
19. Domenico Gallo, *Nicolò Dal Cortivo, Striscia di litorale da San Nicolò al porto e a San Pietro in Volta*, 1559. A.S.Ve., *S.E.A., Lidi, rotolo 83,* dis. 5.
20. 1770 年までベネディクト修道会によって使われた。1770 年、共和国の命により修道院は廃止され、12 人の修道士はほかの修道院に加わるよう義務付けられた。サン・ニコロのベネディクト修道士はサン・ジョルジョ・マッジョーレの修道院に移った。その後、サン・ニコロ修道院の建物は 1926 年まで兵舎（caserma）のように使用され、1926 年に福祉や教育（assistenziali ed educative）を行うために、フランチェスコ修道会の司教（Padri Francescani）によって再開された。G. Piamonte, *op.cit.*, 1975, p.84. 1770 年前後、共和国は財政難が続いていたことから、このような措置がとられていたという。1767 ～ 1773 年、ヴェネツィア共和国の領土全体にある修道院を集中し、規制し、廃止するために上院（Senato）は審議を続けていた。Umberto Franzoi, Dina Di Stefano, Le chiese di Venezia, Venezia: Fantonigrafica, 1976, p. XXV.
21. 陣内秀信『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』講談社、1992 年、p.100。
22. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.76.
23. 1516 年からヴェネツィア本島のカンナレージョ地区にユダヤ人居住区が定められる。ユダヤ人の居住区に関してはドナテッラ・カラビによって研究がなされている。Ennio Concina, Ugo Camerino, Donatella Calabi, *La città degli ebrei, il Getto di Venezia: architettura e urbanistica*, Venezia: Albrizzi editore, 1991 ほか多数。日本では、「ユダヤ人の都市」福井紀彦、陣内秀信編『都市の破壊と再生―場の遺伝子を読解する』相模書房、2000 年、pp.161-181 に紹介されている。
24. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.76.
25. *Mappa del Catasto napoleonico, Comune Censuario di Malamocco.*
26. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.240.
27. A.S.Ve., *Disegno di Giulio Zuliani, 1794, maggio 1, S.E.A.,* b.77, dis.1.
28. 陣内秀信『迷宮都市ヴェネツィアを歩く』角川書店、2004 年、p217。
29. A.S.Ve., *S.E.A., Relazioni,* b.59, dis. 8.
30. *Mappa del Catasto napoleonico, Comune Censuario di Malamocco.*
31. *Ibid.,* n.633-635, 645, 652, 653, 663, 725 などが挙げられる。
32. A.S.Ve., *S.E.A., Relazioni,* b. 59, dis. 8.
33. A.S.Ve., *S.E.A.,* b. 77, dis.1.
34. *Mappa del Catasto napoleonico, Comune Censuario di Malamocco,* n.612 -615.
35. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.234.
36. 当時、雨水を利用した井戸はラグーナの広がるグラードですでに行われていた。その方法でリドにも井戸を建設可能か検証するため、1796 年の夏、共和国のラグーナおよびリド監督官（Provveditore alle lagune e ai Lidi）はフェッレッティ（Ferretti）とダンドロ（Dandolo）という二人の技術者を島に呼び、サン・ニコロの貯水槽（pozzo）に連れて行った。その場所では、わずか 70cm 掘っただけで、飲料用の良質な水が得られたのである。そのため、水を得ることはヴェネツィア本島内よりもずっと簡単だった。*Ibid.*
37. G. Pecorai (a cura di), op.cit., 1987, p.22.
38. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.234.
39. *Ibid.*, p.48.
40. 市議会録、*Sunto storico alfabetico e cronologico delle deliberazioni emesse dal consiglio municipale di Venezia dal 1808 a tutto il 1866 premessivi alcuni ragguagli documentati sulla caduta della Repubblica e sulle discipline civili e amministrative attuate dal 1798 a tutto il 1807*, Venezia 1871, p.429, 29 agosto 1853.
41. Nelli-Elena Vanzan Marchini, *Venezia: I piaceri dell'acqua*, Venezia : Arsenale, 1997, p.77.
42. Bagni, nuovi progetti di Stabilimenti, Archivio Strico Comunale di Venezia（ヴェネツィア市文書館、以下 A.S.C.V. と略す）, 1855-59, IX/3/6, 16 giugno 1855.
43. N. Vanzan Marchini, *op.cit.*, p.77.
44. G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.175.
45. N. Vanzan Marchini, *op.cit.*, p.77.
46. A.S.C.V., 1870-74, IX/1/39, prot.51821.
47. PIERS 研究会『英国 Piers 調査報告書 2013』、PIERS 研究会、2013 年。
48. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, pp.156-157. この施設の敷地は、ドイツの都市のブラウンシュワイクの公爵（duca di Brunswick）の所有である。G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.175.
49. Gazetta、1857 年 6 月 27 日。
50. 自由に開放するだけでなく、水泳のレッスンも行われていた。レッスンは２クラスに分けられており、クラスによって値段も違う。料金は 1 回、12 回、期間中全体をカバーする設定である。リーヴァ・デリ・スキアヴォーニからサンタ・マリア・エリザベッタまでの手漕ぎ舟による運賃料金は、漕ぎ手４人の乗客 16 人乗りで、片道一人当たり 25 セントであった。Gazetta、1857 年 6 月 27 日。
51. ７:00 ～ 22:30 時まで輸送サービスを行い、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニに建つホテル・ダニエリの前から毎時、サンタ・マリア・エリザベッタから毎 30 分の出発であった。この蒸気船は軍事用の Alnoch 号がリドの海水浴客用として譲

渡されたものである。A.S.C.V., 1855-59, IX/10/8.
52. A.S.C.V., 1855-59, IX/10/7.
53. G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.175.
54. もともとはサン・ニコロ修道院がもっていた広大な土地であったが、1770 年、サン・ニコロ修道院は廃止され、修道院の土地や資産は共和国に没収された。1858 年には、その広大な土地をアルメニア人のメキタル会（Reverendi Padri Armeni Mechitaristi）が所有しており、1904 年まで続いた。Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.62.
55. 史料には、congregazione mechitarista Armena と記載している。A.S.C.V., 1855-59, IX/10/6.
56. N. Vanzan Marchini, *op.cit.*,p.78.
57. *Ibid.*, pp.78-79.
58. *Ibid*., p.81.
59. A.S.C.V., 1865-69, IV/9/5.
60. A.S.C.V., 1865-69, XI/8/11.
61. *Ibid.*
62. 1868 年、乗客 80 人乗りのスクリュータイプのサン・マルコ号が造船された。これはスウェーデン人テオドロ・ハッセルクィスト（Teodoro Hasselquist）がヴェネツィアに戻り、ニヴィッレ社と協力して造船した蒸気船である。Francesco Ogliari, Achille Rastelli, *Navi in città: Storia del trasporto urbano nella Laguna Veneta e nel circostante territorio*, Milano: Archetipografia, 1988, p.124.
63. N. Vanzan Marchini, *op.cit.*,p. 82.
64. Giorgio Pecorai, *Appunti per una storia del Lido 1797-1912*, Venezia: Tipografia Commerciale Venezia, 1983.
65. N. Vanzan Marchini, *op.cit.*
66. A. Talenti, *op.cit.*, p.13.
67. 1921 年にオスピツィオ・マリーノはファヴォリータに移転し、その後オスペダーレ・アル・マーレ（Ospedale al mare）になった。G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.185. オスピツィオ・マリーノは結核などの患者が収容されており、ホテル・エクセルシオールにとっては厄介な存在であった。そのため、ホテルから遠く離れた地域が選ばれた。M. Casarin, G. Scarpari, *op.cit.*, p.54.
68. G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.178.
69. リドのサンタ・マリア・エリザベッタから浜辺に導くヴェネツィア市所有の道路（strada di proprietà del Comune di Venezia conducente da S. M. Elisabetta del Lido alla Spiaggia del mare）に関する公共事業の史料、A.S.C.V., 1870-74, IX/1/39.
70. *Mappa del Catasto napoleonico,Comune Censuario di Malamocco,* n.663, 668.
71. A.S.C.V., 1870-74, IX/1/39, prod 51821.
72. A. ジェノヴェージは少なくとも 1869 ～ 1895 年の間、カンピ（Cami）と共同でダニエリの所有者である。1869 年からリーヴァ・デリ・スキアヴォーニに立地するホテル（Biau Rivage et Pension）の所有者でもあり、1895 年にはカンピ（Cami）と共同の所有となっている。Elena Pradella, *Pianeta Venezia sette secoli per l'ospitalità*, Venezia: Grafiche Veneziane, 1997, pp.96-100.
73. G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.180.
74. *Ibid.*, p.180.
75. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.152.
76. G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.178.
77. *Ibid.*, pp.177-178.
78. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.148.
79. G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, pp.180-183.
80. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.62.
81. G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.178.
82. A. Talenti, *op.cit.*, p.17.
83. *Ibid.*, p.44.
84. G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.183.
85. A. Talenti, *op.cit.*, pp.70-72.
86. 1904 年、軍政府（Amministrazione minlitare）はリドに関する管轄権をヴェネツィア市へ譲渡した。F. Ogliari, A. Rastelli, *op.cit.*, p.256.
87. 1922 年には同代表取締役（Amministratore Delegato）。A. Talenti, *op.cit.*, p.70.
88. *Ibid.*
89. 1877（ヴェネツィア）～ 1947 年（ローマ）。企業家・金融家、政治家。ヴェネツィアの電気公社の創立者で、マルゲーラ港のプロジェクトを進めた人物。後にムッソリーニ政府の財務大臣（1925 ～ 1928 年）を務めた。1934 ～ 1943 年、産業総連盟の長（presiente di Confindustria）。
90. 1900 年、グループ会社（The Venice Hotels Limited）には、ホテル・ダニエリやグランド・ホテルのほかに Beau Rivage et Pension（後の Londra Palace）、Città di Roma（後の Regina）、Vittoria のホテルが加盟していた。E. Pradella, *op.cit.*, pp.96-101.
91. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.274.
92. ヴェネツィア市技術長はホテル・エクセルシオールの正面に、大衆向けの海水浴場（Bagno popolare）プロジェクトを提案した。また、1908 年には 30000㎡の公園を整備した。G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.177.
93. *Ibid.*, p.183.
94. 市はホテル建設を認める一方で、ラグーナ側の地区を全て無償で譲渡するよう、N. スパーダに義務付けた。*Ibid.*
95. A. Talenti, *op.cit.*, pp.82-84.
96. G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.177.
97. Villa Calzavara（1903 年建設）、Villa Stockhausen（1903 年建設、ジョヴァンニ・サルディの設計、コンポジット式、後に C.I.G.A. によって所有ささされ Villa Regina に名称を変える）、Villa Monplaisir（1905-6 年建設、リバティ様式）、Villa Chiara（1906-10 年建設、ジョヴァンニ・サルディの設計、ネオルネサンス様式）などが挙げられる。Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, pp.112-113.
98. Giorgio Bellavitis e Giandomenico Romanelli, *Le città nella storia d'Italia : Venezia*, Bari : Laterza, p.222.
99. G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, pp.183-185.
100. フランソワーズ・ショエ『近代都市―19 世紀のプランング』彦坂裕訳、井上書院、1983 年、pp.67-78。
101. G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.183.
102. *Ibid.*, p.185.
103. *Ibid.*
104. 審査委員を次に挙げる。Ing. Giovanni Bordiga, presidente del R. Istituto di Belle Arti di Venezia : arch. Manfredo Manfredi : Ugo Ometti : ing. Fulgenzio Setti, ing. Capo del Comune di Venezia : prof. Augusto Se zanne, pittore : avv. Ettore sorger : comm. Nicolò Spada. Giorgio e Patrizia Pecorai, *op.cit.*, p.185.
105. *Ibid.*, pp.170-171.
106. *Ibid.*, p.180.
107. G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.185.
108. *Ibid.*
109. ファヴォリータは、リド水浴会社のメンバーが設立したリド建築土地利用株式会社（S.A.L.U.T.E.）の所有だったが、後に大ホテルイタリア会社の所有になった。*Ibid.*, pp.183-185.
110. ヴェネツィア市文書館の建設許可の史料から 1911 年に 46 の許可が下り、1925 年には 115、1930 年代には 62 の申請に減少したという。1905 年に台帳に登録された住民は 2000 人で、1914 年には 17000 人に達していた。*Ibid.*, p.185.
111. 島で多かった蚊の発生を抑えるべく、当時キューバやエジプトなど国内外で行われていた事例を研究した。医師のメンバーで構成された委員会を立ち上げ、1914 年に沈殿物を含

む淀んだ水の石油化（petrolizzazione）を実施し、虫を島全土から減らしたという。A. Talenti, *op.cit.*, pp.135-136.
112. M. Casarin, G. Scarpari, *op.cit.*, p.55.
113. *Ibid.*, p.56.
114. *Ibid.*, pp.54-56.
115. *Ibid.*, pp.56-57.
116. *Ibid.*, p.57.
117. パオロ・ニコローゾ『建築家ムッソリーニ―独裁者が夢見たファシズムの都市』桑木野幸司訳、白水社、2010 年、pp.245-246。
118. ヴェネツィアのファシズム建築として、ヴェネツィア本島の北西端に建設された鉄道駅が挙げられる。

第 5 節　ラグーナ周辺の開発

1．マルゲーラ（Marghera）は、ヴェネツィア方言で「マル・ゲ・ジェーラ（mar ghe gera）」という、「海があった（mare che c'era）」ことを意味する言葉から来ている。
2．Guido Zucconi (a cura di), *La grande Venezia : Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Venezia : Marsilio Editori, 2002, p.20.
3．V. Favero, R. Parolini, M. Scattolin (a cura di), *Morfologia storica della laguna di Venezia*, Venezia : Arsenale, p.66.
4．G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.43.
5．E. Luzzatto, L. Marangoni, M. Oreffice, *Progetto di massima per una nuova stazione marittima per la città di Venezia, Venezia*, 1905. 1887 年の地図を使用し、作成したもの。
6．Antonio Salvadori, *Venezia protesa verso il mare : Il porto, le zone industriali e i nuovi quartieri secondo i concetti dell'autore*, Venezia, 1917.
7．アルセナーレは 1880 年に（80-90）m ×（120-125）m の面積を完成させ、大型の船舶が入港できるようドックを広げ、19 世紀末には整備が完成していた。Ambra Dina (a cura di), *La rinascita dell'Arsenale : La la fabbrica che si trasforma Venezia*, Venezia : Marsilio Editori, 2004, p.85.
8．G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, p.21.
9．この地区は緑地と住宅をセットで考えるチッタ・ジャルディーノ計画である。工業地帯に隣接するため、緑地を増やし、快適な環境を設計したと考えられる。現在この地区は特別地区として扱われ、チッタ・ジャルディーノ調整計画（V.P.R.G. per Marghera città Giardino）が施行されている。Comune di Venezia.
10. Vito Favero et al., *op.cit.*, p.72.
11. G. Zucconi (a cura di), *op.cit.*, P.21.
12. Francesco Ogliari, Achille Restelli, *Navi in città : Storia del trasporto urbano nella Laguna veneta e nel circostante territorio*, Milano : Cavallotti, 1988, p.326.
13. Franca Cosmai, Stefano Sorteni, *L'ingegneria civile a Venezia : Istituzioni, uomini, professioni da Napoleone al fascismo*, Venezia : Marsilio Editori, 2001, p.114.
14. *Ibid*.
15. Leonardo Benevolo (a cura di), *Venezia : Il nuovo piano urbanistico*, Roma : Laterza, 1996.

第 6 節　ヴァッレ・ダ・ペスカ

1．Antonio Fabris, *Valle Figheri, Storia di una valle salsa da pesca della laguna veneta*, Venezia : Filippi ediore Venezia, 1991.
2．1514、1537、1566、1582、1660、1711、1740 年に行われた国税調査の史料を用いてヴァッレ・フィゲーリ以前からこの辺りの土地の所有者を明らかにしている。1502 年、リアルトの火事により書類が消失したため、16 世紀初めまではさかのぼることができる。A. Fabris, *op.cit.*, p.39.
3．Claudio Grandis, Giampaolo Rallo, Pier Giorgio Tiozzo Gobetto, *Le valli : storie e immagini tra Chioggia e Saccisica*, Venezia : Peruzzo, 2009.
4．海事行政官はトリブーノ・ディ・マリッティミ（Tribuno di Marittimi）のことである。アルヴィーゼ・ゾルジ『ヴェネツィア歴史図鑑－都市・共和国・帝国：679 ～ 1797 年』金原由紀子、米倉立子、松下真記訳、東洋書林、2005 年。
5．Paolo Rosa Salva, Sergio Sartori, *Laguna e pesca : storia, tradizioni e prospettive*, Venezia : Arsenale, 1979, p.11.
6．イタリア語ではペスケリア（pescheria）という。
7．A. Fabris, *op.cit.*, p.13.
8．*Ibid.*
9．*Ibid.*, p.27.
10. Ernesto Canal, *Archeologia della laguna di Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2013.
11. 「テッツェ（Tezze）」の名前は「動物小屋（スタッラ、stalla）」に由来する。A. Fabris, *op.cit.*, p.25.
12. 「コルニオ（Cornio）」の名前は落葉高木の「水木（コルニオロ、corniolo）」から来ている。*Ibid.*
13. *Ibid.*, p.26.
14. *Ibid.*, p.27.
15. *Ibid.*, p.28.
16. 1472 年、ヴェネツィア共和国は半分をリミニのマラテスタ（Maratesta）家に与えた。その後、所有はマラテスタ家からヴェネツィアのダンドロ家に移った。18 世紀までヴェネツィアの貴族が所有し、1797 年の崩壊後、土地の所有権は中産階級に渡った。*Ibid.*, p.139.
17. 1556 年と現在の表記の異なる名称もある。たとえば 1556 年の地図には Lazaretonovo と表記されているのに対し、現在は Lazzaretto Nuovo と表記される。ムラーノの場合、1556 年には Muran と記載されるが、現在では Murano と記載される。
18. P. Rosa Salva, S. Sartori, *op.cit.*, pp. 11-12.
19. 地図によっては Rossina あるいは Roxina と記載されているものもある。
20. P. Rosa Salva, S. Sartori, *op.cit.*, p. 12.
21. *Ibid.*, p.11.
22. A. Fabris, *op.cit.*, p.78.
23. *Ibid.*, p.48.
24. *Ibid.*, pp.48-49.
25. *Ibid.*, p.49.
26. *Ibid.*, p.140.
27. ヴェネツィア共和国はヴァッレ・ダ・ペスカの借地人に土手を水路つくる任務を課した。また柵や護岸の補修は住人が行わなければならなかった。費用は後に政府から返金された。
28. A. Fabris, *op.cit.*, p.88.
29. *Ibid.*, pp. 52-53.
30. *Ibid.*, p.53.
杭を打つ場合は、最低 15cm（0.5 piede, 1piedi ≒ 30cm）の間隔をあけなければならなかった。また 18 世紀初め頃は 7 月からクリスマスまで柵の囲い込みが認められた。ヴァッ

レ・フィゲーリでは、この時の賃貸契約が漁業に 90 ducati、狩猟に 60 ducati であった。*Ibid.*, p.55.

31. *Ibid.*, p.14.
32. *Ibid.*, p.88.
33. フィゲーリ（Figheri）の名前は「イチジクの木（フィカイア、ficaia）」に由来する。*Ibid.*, p.25.
34. *Ibid.*, pp.52-54.
35. *Ibid.*, p.139.
36. *Ibid.*, p.64.
37. *Ibid.*
38. *Ibid.*, p.65.
39. *Ibid.*
40. ヴァッレ・ダ・ペスカの構造については C. Grandis, G. Rallo, P. G. Tiozzo Gobetto, *op.cit.*, pp.68-84 を参照する。
41. G. ラッロ氏からのヒアリングによる。
42. ヴァッレ・モロジーナとヴァッレ・ゲッボ・ストルトを案内してくれたジルベルト・ベルトンチェッロ（Gilberto Bertoncello）氏からのヒアリングによる。
43. タイ、スズキ、ボラは成長に３年必要。*Ibid*.
44. *Ibid.*
45. 「カッチャ（caccia）」はイタリア語で「狩り」という意味である。
46. 漁業は大変な重労働と考えられ、一方で狩りは優雅で特権階級のものであった。共和国の総督も狩りを楽しんでいた。A. Fabris, *op.cit.*, p.98.
    狩りのシーズンである 9 月末から 2 月にかけて、その当時の所有者である貴族や中産階級などが狩りをしにヴァッレ・ダ・ペスカを訪れた。G. ベルトンチェッロ氏からのヒアリングによる。
    19 世紀初め頃、狩りのシーズンである 11 月 15 日から 3 月 15 日まで漁業は制限されていた。魚を驚かさないよう、舟を漕ぐ櫂で水面をたたくことが禁止されていた。網や小石の方に向かうことも禁止された。魚を獲る時間は夕日から夜明けの２時間前まで許可された。狩りの認められている期間中は水面やバレーナに道具を置きっ放しにしてはいけなかった。このような漁業と狩猟のバランスを保つような取り決めがあった。A. Fabris, *op.cit.*, p.103.
47. Ecomuseo Millecampi. 現在、カゾーネ・デッレ・サッケはパドヴァ県の所有でカゾーネの歴史を展示する場所として利用されている。敷地の一部をスポーツ・クラブが借りており、カヤックを使ってヴァッレ・ミッレカンピの周遊を楽しむ場所として利用している。ここでは、一般の人にもカヤックの貸し出しが行われている。来場者数は 5 年間で 8000 人にのぼる。特に５～６月に集中する。それは、ヴェネツィアで行われる国籍問わず参加できる舟のイベント、「ヴォガロンガ」に参加する人たちがついでに寄るからである。スポーツ・クラブの責任者フリゾ・アドリアン（Friso Adrian）氏からのヒアリングによる。
48. カゾーネ・ザッパには、1877 ～ 1921 年に行われた狩りのうち、上位 12 位までの記録が刻まれた石盤が飾られている。その時の所有者は薬屋の Conte E. Arrigoni である。ヴァッレ・ザッパにはサッカーのイタリア代表で活躍したロベルト・バッジョ（Roberto Baggio）もここで狩りをしに訪れたことがあるという。現在も狩猟用に使われている。漁業に従事する人はかつて 20 人いたが、現在は 3~5 人だという。ヴァッレ・ザッパを含む南北のラグーナにある複数のヴァッレ・ダ・ペスカの管理人であるリヴィエリ・ヴァルテル（Livieri Valter）氏からのヒアリングによる。
49. ヴァッレ・ドラゴ・イエーゾロ（Valle Dorago Jesolo）、ヴァッレ・ドガ（Valle Dogà）、ヴァッレ・サッカニャーナ（Valle Saccagnana）は 1540 年の C. サッバディーノの記録にも記載されている。ヴァッレ・ドガ（Valle Dogà）は 1540 年には「ドガード（dogado）」と記載されており、ヴェネツィア共和国のヴァッレだったことを意味する。P. Rosa Salva, S. Sartori, *op.cit.*, p. 12.
50. 現在、ヴァッレ・ドガはイタリアのスーパーマーケットの会社、ヴァッレ・グラッサボ（Valle Grassabo）はワイシャツで有名なモンティ社（Tessitura Monti Spa）、ヴァッレ・ドラゴ・イエーゾロはトレヴィーゾのアパレルショップで人気の高いステファネル（Stefanel）が所有している。L. ヴァルテル（Livieri Valter）氏からのヒアリングによる。

第４章

河川流域から見るテッラフェルマの空間構造

はじめに

「テッラフェルマ（terraferma）」とは、「大地、地面、土地」を意味する「テッラ（terra）」と、「止まっている」ことを意味する「フェルマ（ferma、形容詞 fermo の女性形）」からなる言葉である。つまり、「動かない大地」を意味し、島で形成されたヴェネツィアに対して、大陸側を「テッラフェルマ」と呼んだ（◆図１）。

ヴェネツィア共和国がテッラフェルマに関心を示したのは、14 世紀頃からである。それまで共和国の関心はアドリア海に向いており、13 世紀までには、クレタ島、キクラセス諸島、そして黒海のクリミアまで領土を広げていた（◆図２）。この東方貿易により、ヴェネツィアは繁栄し、海洋都市国家を築き上げてきた。しかし、近隣の領主国家の領土拡大が進むなかで、ヴェネツィアも脅威にさらされていた。その防衛としてヴェネツィア共和国の領土拡大が始まったのである。スカーラ家に勝利し、トレヴィーゾとその周辺を獲得した。ダ・カッラーラ家に勝利し、1420 年までにパドヴァ、バッサーノ、ヴィチェンツァ、フェルトレ、ベッルーノ、ヴェローナ、ポレージネを併合した。さらには、ウーディネ、フリウーリ地方までも獲得してく[1]。このように陸へ領土を広げていく背景には、オスマン帝国の進軍により、東方の領土が脅かされていたことも指摘されている。こうして、14 世紀頃から始まったテッラフェルマへの関心は、15 世紀には一気に領土を広げ、テッラフェルマで本格的な政策に乗り出していった。

そもそも飲料水をはじめとし、木、石、鉄などあらゆる資源の乏しいヴェネツィアにとって、東方とのつながりだけでなく、テッラフェルマとの密接な結びつきも重要であった。領土拡大の背景には、防衛面以外にも、自然資源の調達や商業、工業、農業による経済効果も期待していたことは間違いない。

実際テッラフェルマとのつながりは、領土拡大以前から行われていたことが知られている。たとえばトレヴィーゾ伯領におけるヴェネツィア人の土地所有者は、ジュスティニアーノ・パルテチパツィオ総督の 829 年の遺言書にさかのぼるとされている。11 世紀にはこの地域に修道院が土地を所有するようになり、13 世紀末には、ヴェネツィア人が約 100 軒の家を所有したいう[2]。

また、木材輸送に関しては次のような記録がある。ピアーヴェ川からラグーナに入る際、現在のリオ・マッジョーレを流れるカリゴ運河を通っていたのだが、その運河の入口にカリゴ塔という通行料を徴収していた場所がある。このカリゴ塔はトルチェッロの司教とトレヴィーゾの司教の管轄権の境界に位置し、ヴェネツィア共和国に統合される以前から、この運河を介して物流が行われていた。筏に組まれた木材や筏の上に積まれた商品がこの運河を通じてヴェネツィアまで運ばれていたという[3]。こうした事例から、ヴェネツィアとテッラフェルマには領土拡大以前から密接な関係があったことがわかる。本章では、こうしたヴェネツィアとテッラフェルマの関係を考察する。

ヴェネツィアとテッラフェルマの関係を論じるうえで、とりわけ、密接な結びつきがあったと考えられるラグーナに注ぐ河川沿いの地域に着目する。本章は、シーレ川、ピアーヴェ川、ブレンタ川を取り上げ、ヴェネツィアとそれぞれの河川流域との間に歴史的に成り立ってきた密接な相互関係を描き出す。

また、河川を軸に地域形成を読むことで、別の視点が浮かび上がる。それは、水車を利用した産業である。テッラフェルマでは、製粉業、製紙業、製糸業、毛織物業、製陶業など水力を活用した産業が興った。ラグーナでは、干潮・満潮のリズムを利用して、水車を使った産業が興っていたが、河川から得られる動力とは比べ物にならなかったと考えられる。トレヴィーゾのシーレ川に立地していた製粉所は、製粉した後、ヴェネツィア共和国に供給していた。また、ブレンタ川にあるドーロでは、国営製粉所が建設された。テッラフェルマは食糧供給としてヴェネツィアの人口を支えてきた重要な役割を担っていたのである。こうした産業の例を取り上げ、それぞれの地域の役割を明らかにする。



図1　ラグーナ側から見たテッラフェルマ
広大な平野の奥にはプレアルピが聳える。

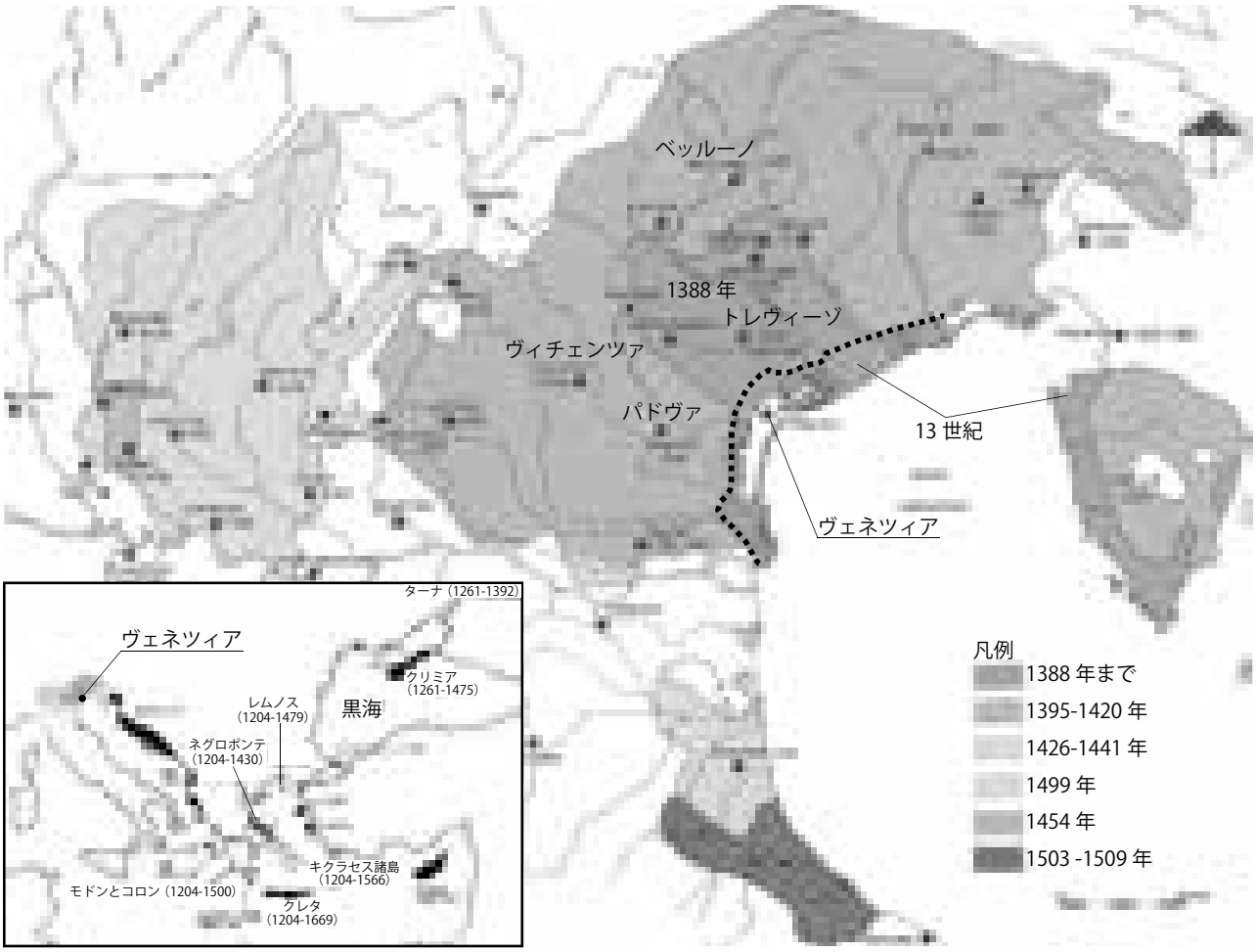


図2　ヴェネツィア共和国の領土
Franco Mancuso, Alberto Mioni (a cura di), *I centri storici del Veneto*, vol.1, Milano : Silvana Editoriale, 1979, p.32、Touring Club Italiano, *Nuovissimo atlante storico mondiale*, Milano : Touring Club Italiano, 2001、ルカ・コルフェライ『図説―ヴェネツィア「水の都」歴史散歩』中山悦子訳、河出書房新社、1996 年、p.23 から作成。

第１節　テッラフェルマ

１．様々な地形と自然資源に富むテッラフェルマ

テッラフェルマにはアルプスの一部であるドロミテ、その南に位置する山々のプレアルピ、モンテッロに代表される丘陵、パダノ・ヴェネタ平野、そしてラグーナというように、多様な地形である（◆図３、４）。パダノ・ヴェネタ平野は湧水線を境に高い平野と低い平野に分かれており[1]、その境にはシーレ川、ゼーロ川、デーゼ川、バッキリオーネ川などの水源地がある。

ドロミテはピアーヴェ川上流域からブレンタ川上流域にまたがり、中腹より下には広大な森を形成する（◆図５）。そのため林業を中心とした木材に関する産業が成り立っていた。こうした地域では、木造建築が一般的で、スイスやチロルのような山岳地のイメージと共通するものがある。ドロミテの一部であるゾルド渓谷も周囲は森で囲まれており、「タビア」と呼ばれる独特な木造建築が見られる（◆図６）。海洋都市国家のヴェネツィアにとって、造船は一大産業であったため、木材の調達は最重要視された。カドーレ地域を領土においた背景には、木材供給を円滑に進める理由があったと考えられる。しかし、領土内の木材だけでは充分でなかったため、領土の外からも木材を調達していた。その代表例がドロミテの一部で豊かな森に囲まれた、ブレンタ川上流に注ぐチズモン川流域のプリミエーロ渓谷とヴァノイ渓谷である（◆図７）。木はそれぞれの地域から、ピアーヴェ川、ブレンタ川を通じてヴェネツィアまで運ばれた。

またカドーレ地域には木だけでなく、鉄、銅などの鉱物も豊富にあった。カラルツォ・ディ・カドーレにあるラゴーレの泉からは紀元前４、５世紀頃の銅を加工した奉納物も出土されている。シーレ川では、紀元前 1000 年からずっとヴェネトの地域の青銅や鉄などを運んでいたと言われており、トレヴィーゾ市立博物館に保管されている出土品がその歴史を物語っている。共和国に統合される直前の例では、1285 ～ 1395 年、ゾルド渓谷に７、８個所の製鉄炉が存在していたことが挙げられる[2]。共和国にとって、鉄は造船の工具や大砲の玉として重要であった。

自然資源でもう一つ重要なのが、石である。ヴェネツィアでは、イストリアの大理石が有名だが、エウガネイ丘陵では、1100 年頃からヴェネツィア人が石切り場を独占していたと言われている[3]（◆図８）。ここでは、「マゼーニ（masegni）」と呼ばれる舗装用の石を採石していた。ピアーヴェ川沿いでベッルーノの上流に位置するカステッラヴァッツォ（Castellavazzo）でも良質な石が採れ、ヴェネツィアまで運ばれていた。現在でも石切り場の跡を見ることができ（◆図９）、この辺りは石造建築が街並みをつくりだしている。ベッルーノよりも下流に位置するリーヴァ・バッサ（Riva Grassa）でも石造建築が一般的で、おそらくこの辺りも石が採れていたと考えられる（◆図 10、11）。

ヴェネツィアの繁栄の背景には、こうしたあらゆる自然資源が河川や運河を通じてヴェネツィアまで運ばれていたことがある。とりわけ、ラグーナに注ぐ河川沿いの地域と密接な結びつきがあったと考えられ、第２節はシーレ川、続く第３節はピアーヴェ川、そして第４節はブレンタ川を取り上げ、ヴェネツィアと各河川流域との間に成立してきた相互関係を論じる。



図3　ラグーナから見たプレアルピ



図4　研究対象地　　マッテオ・ダリオ・パオルッチ（Matteo Dario Paolucci）作成の図をもとに作成


図5　コルティーナ・ダンペッツォ（Cortina d'Ampezzo）周辺


図6　「タビア」と呼ばれる木造建築


図7　ドロミテとチズモン川流域


図8　エウガネイ丘陵の石切り場


図9　カステッラヴァッツォ（Castellavazzo）の石切り場

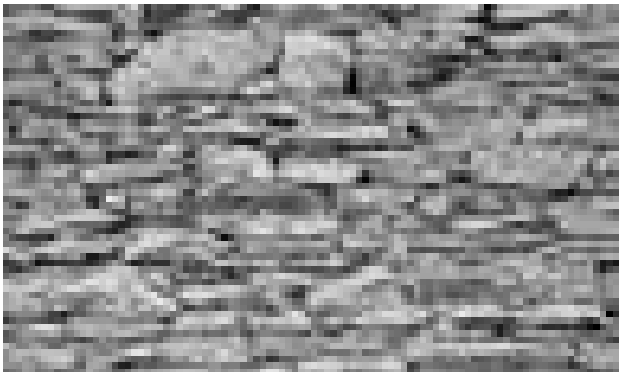
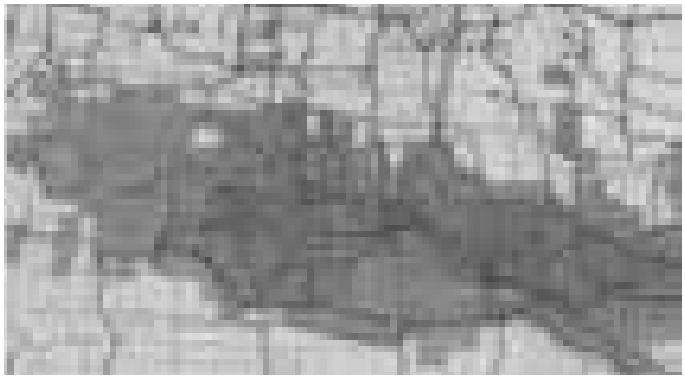

図10　リーヴァ・グラッサにある石造建築の外壁


図11　リーヴァ・グラッサの通り

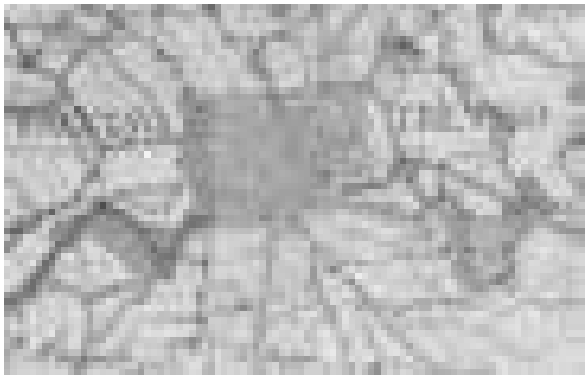
2．アントン・フォン・ザックで見るテッラフェルマ

テッラフェルマを把握する史料として、オーストリア軍のアーカイブ（Kriegsarchiv）に保管された 1798 ～ 1805 年作成の地図がある。この地図は、オーストリア大公国の軍事目的で作られた。アントン・フォン・ザック（Anton von Zach）のもとで作成されたことから、アントン・フォン・ザックの地図と呼ばれる[4]。アントン・フォン・ザックの地図は 1797 年に崩壊したヴェネツィア共和国の最後の状態を把握することができる最も重要な地図である。具体的にどのように描かれているのか、研究対象地を例に概観する（◆図 12 ～ 15）。

最初に、シーレ川を概観する（◆図 12）。水源地は湿地帯にあり、「レ・フォンターネ（Le Fontane）」と記載されている。おたまじゃくしのように表現されているが水源である。この一帯から湧き出る水が集合してシーレ川になる様子も読み取れる。トレヴィーゾから西側一帯は湧水地でゼーロ川、デーゼ川の水源地もある。さらに西側のバッキリオーネ川の水源地あたりまで湧水地が続く。水量の多いシーレ川では、水車を活用した産業が興っていたことでも知られ、トレヴィーゾには水車の記号が記載されている。そしてトレヴィーゾを過ぎると、シーレ川は激しく蛇行する。その蛇行を利用して、上流と下流をつないだ用水路上にも水車が立地している。その一方でトレヴィーゾより下流には舟の記号が記載されている。水車と舟運という背反する利用がシーレ川では見られ、第 2 節のシーレ川流域では、この水車の立地と舟運の関係について考察する。またカジエール周辺は農地に利用されていることがわかる。またシーレ川沿いにはパラッツォの固有名詞も記載されており、シーレ川では、こうした河川を中心とした人の営みを見ることができる。



水源地、湧水



トレヴィーゾ



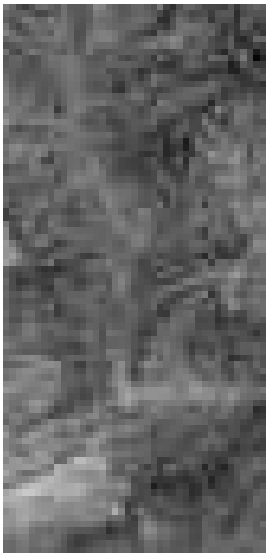
蛇行するシーレ川、カジエール周辺



湿地帯の広がるシーレ川、閘門のあるポルテグランディ周辺

図 12　シーレ川の上流から下流まで　　1798-1805 年　Anton von Zach.

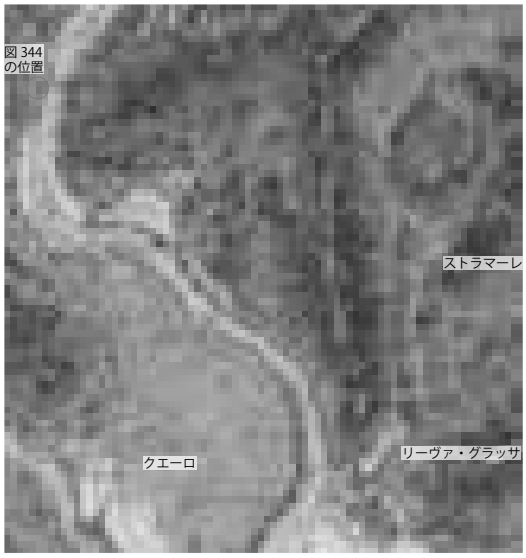
次にピアーヴェ川について見ていく。ピアーヴェ川の上流は 2000m 級の山に囲まれており、同地図から山の険しさもうかがい知ることができる(◆図 13)。ピアーヴェ川の上流に位置するチーマ・サッパーダでは、川幅の狭い、小川(ruscello)であることもわかる。この小川には水車の記号も記載されていることから、産業が興っていたことも読み取れる。ベッルーノの辺りまでくると、ある程度川幅のある河川になっている。また川によって浸食されたような崖地に都市が形成していることもわかる。そしてネルヴェーザ・デッラ・バッタリア[5]までくると、砂地の多い、いわゆる河原が広がっている。この町には渡し舟の記号が記載されている。住民のなかには、渡し舟を覚えている人もおり、おそらく 1940 年代頃まで続いていたと推測される。ここは川港として、木材や食料など様々な商品が届いていた。そのことについては後に触れる。この町のすぐ西側には木の記号が記載されたモンテッロの森があり、チーマ・サッパーダ辺りの森とは違う描かれ方である。この森はトレヴィーゾがヴェネツィア共和国の領土になった後、共和国に管理されてきた重要な森である。現在では、森の面積が縮小し、丘陵の地形を活かしてブドウ畑が広がっている。さらに下流では、激しく蛇行する。旧ピアーヴェ川の河口から現ピアーヴェ川の河口は湿地帯となっており、農地は少なく、建物がほとんどない。現在のように農地あるいは宅地になるのは 20 世紀初頭に大規模な干拓が行われた後である。このようにピアーヴェ川は様々な地形を形成してきたのである。



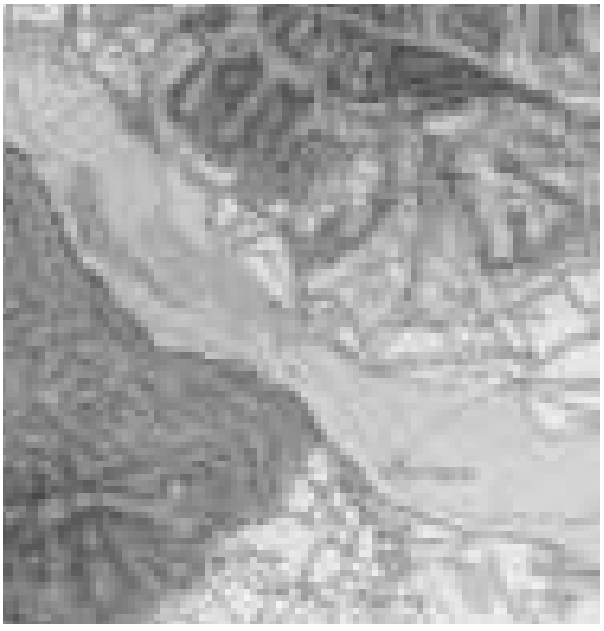
チーマ・サッパーダ



ベッルーノ



クエーロ、ストラマーレ、リーヴァ・グラッサ



モンテッロの森、ネルヴェーザ



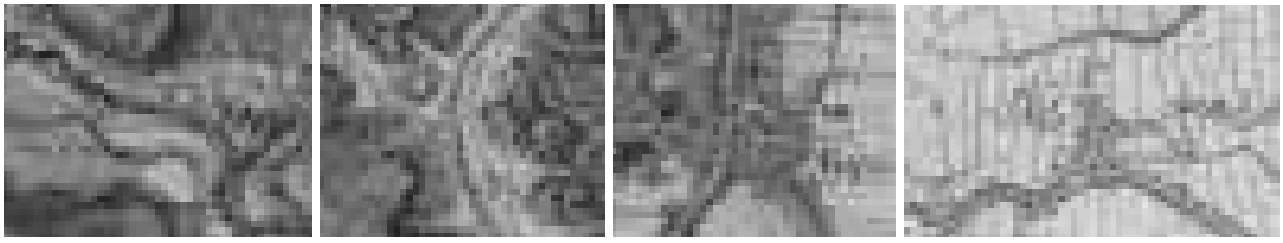
アドリア海に注ぐ旧ピアーヴェ川・現シーレ川の河口

図 13　ピアーヴェ川の上流から下流まで　　*Ibid.*

ブレンタ川の水源地はヴェネツィア共和国の外にあるため、アントン・フォン・ザックの地図の範囲外となる。地図内の最も上流はプリモラーノに当たり、ここにはラッザレット(Lazzaretto)が記載されている(◆図14)。アドリア海からヴェネツィアに入る船に対しては、ラグーナの島にラッザレットを置く対策を講じたが、陸では国境にラッザレットを置いていたことが読み取れる。この辺りの地形は、両岸に迫立つような山が続いており、ヴァルスターニャの辺りまで山に挟まれた地形である。ヴァルスターニャでは、この斜面地を利用して、段々畑がつくられ、タバコの栽培が行われた。連続した畑は特徴的な風景を生み出している。バッサーノ・デル・グラッパでは、両岸に水車の記号が記載され、一大生産拠点であったことをうかがわせる。山から抜けたこの辺りでは、ブレンタ川の流れをコントロールしやすい場所であったと推察される。バッサーノ・デル・グラッパの下流にはノーヴェという陶器製造業で栄えた町がある。ブレンタ川の水を引いた用水路上に水車を立地させて動力を得ていた。この地図からも水車の位置が読み取れる。また、バッサーノ・デル・グラッパ周辺にも農地が広がっているが、ここでは、ブドウ畑を含む農地であることがわかる。斜面地を利用した栽培をしていたと推測される。ブレンタ川も下流はほかの河川同様に激しく蛇行する。旧ブレンタ川の本流に位置するドーロ辺りは蛇行した河川沿いにヴィッラが立地している。

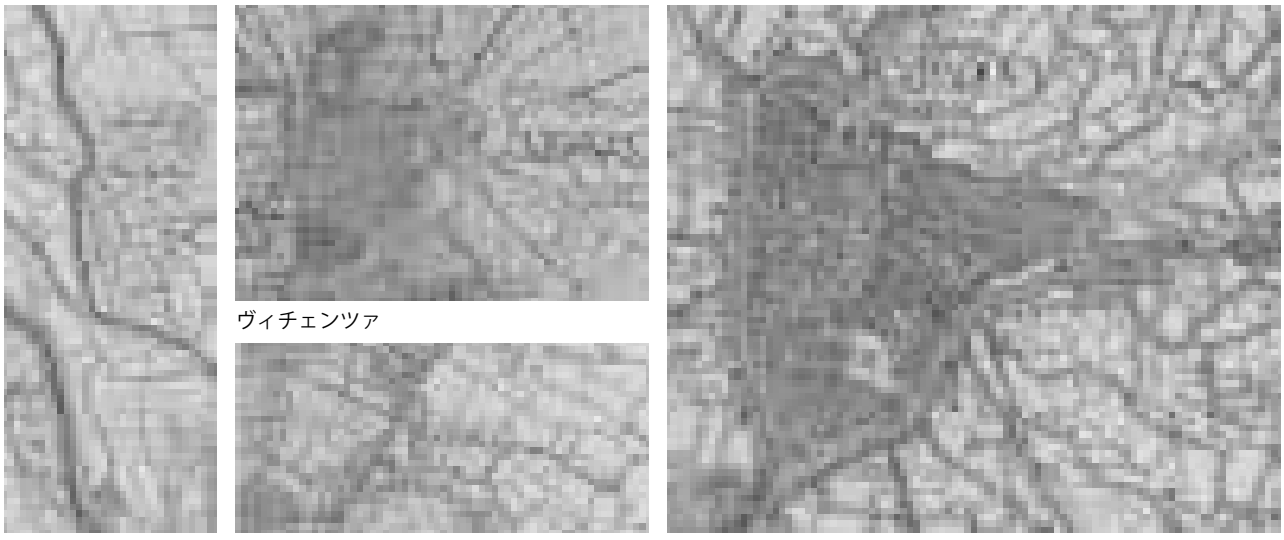
最後にバッキリオーネ川について触れると、この河川の水源もシーレ川同様に湧水である(◆図15)。「ソルジェンテ(Sorgente)」と記載されており、水源地にはおたまじゃくしのような水溜りが描かれている。この水源地辺りには、一般的な農地とは違うグリッドのエリアがあり、おそらく水田だと推測される。バッキリオーネ川から水を引いた運河を通じて、エウガネイ丘陵から採掘された石がヴェネツィアまで運ばれた。バッタリア・テルメはこの運河沿いにつくられた舟運の町である。この河川の特徴は大都市が二つもあることである。パドヴァはバッキリオーネ川の恩恵を受けて製粉業を興し、さらにブレンタ川につなぐ運河を掘削し、ヴェネツィアとの舟運で栄えた。同じスケールで並べると、パドヴァの市壁の範囲がどの都市よりも広いことがわかる。

このように、アントン・フォン・ザックの地図を用いることで、だいたいの土地利用や施設を知ることができ、18世紀末から19世紀初頭にかけての状態を把握することが可能である。各河川流域に関しては、この地図を基本にして当時の状況を把握する。



プリモラーノ　ヴァルスターニャ　バッサーノ・デル・グラッパ　旧ブレンタ川、ドーロ

図14　ブレンタ川の上流から下流まで　*Ibid.*



水源地、湧水　ヴィチェンツァ　運河、バッタリア・テルメ　パドヴァ

図15　バッキリオーネ川　*Ibid.*

第２節　シーレ川流域―水車の産業と舟運

１．シーレ川流域の地理的、歴史的特徴

シーレ川は、ヴェネト州のトレヴィーゾ県とヴェネツィア県にまたがり、トレヴィーゾとカステルフランコの間に位置する標高約 27 mの湿原の湧水を水源とする河川である（◆図 16）。水源の周辺は、ヴェネツィア・ラグーナに注ぐゼーロ（Zero）川とデーゼ（Dese）川の水源でもあり、湧き水の豊富な場所である。水源から田園地域を通り、トレヴィーゾの市壁の南側をゆっくりと流れ、透き通る水の上では鳥たちが水遊びを楽しむ光景にも出会う（◆図 17）。このシーレの名は、「静寂（silenzio）」に由来し、古くから穏やかな流れであったことがうかがえる。また、緑あふれる自然環境をつくりだしてきたシーレ川沿いは、様々な動植物の生息する自然公園として現在保護されている。そして、トレヴィーゾを過ぎると、低地を激しく蛇行しながら南下し、ポルテグランディ（Portegrandi）からヴェネツィア・ラグーナの北側を縁取るように流れ、アドリア海に注ぐ。

かつての本流は、ラグーナに注いでおり、ヴェネツィア共和国が誕生する以前から、ラグーナと本土（テッラフェルマ）、さらにはアルプス方面とを結ぶ「川の道」であった（◆図 18）。青銅器時代にまでさかのぼる集落もあり、古くから重要な河川であったことがわかる。また、古代ローマ時代には、デーゼ川の河口付近に位置するアルティーノ（Altino）への街道がシーレ川を横断しており、シーレ川と街道の交点にあたるムゼストレ（Musestre）には古代ローマ時代の遺構が見つかっている。

ヴェネツィア共和国が誕生するとシーレ川の重要性はますます高まった。商業用のバイパスとして活用され、11 世紀には河川の通航を監視するためにシーレ川沿いのカジエール（Casier）やカザーレ・スル・シーレ（Casale sul Sile）などに塔が建設されるようになった（◆図 19）。これは後に川港として発展する前身と考えられる。

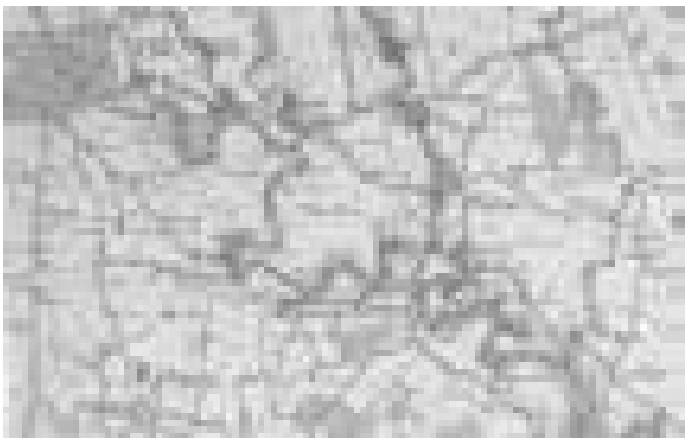


図 16　1798-1805 年　シーレ川　　Anton von Zach.



図 17　多様な動植物の生息するシーレ川上流



図 18　1540 年　クリストフォロ・サッバディーノ作成の地図
国立ヴェネツィア文書館（以下 A.S.Ve と略す）, *Savi ed esecutori alle acque*（以下 *S.E.A.* と略す）, Disegni, *Piave*, dis. 5.

そして 14 世紀後半、トレヴィーゾがヴェネツィア共和国の支配下に置かれると、シーレ川はヴェネツィア共和国の領土に含まれ、重要な役割を担ってきた。その一つがシーレ川の水流を利用した水車を動力とする産業である（◆図 20）。上流では、とりわけ製粉の一大生産拠点としてヴェネツィア共和国の人口増加を支えてきた。製粉業の生産拠点としてモルガーノ（Morgano）、サンタ・クリスティーナ（Santa Cristina）、クイント・ディ・トレヴィーゾ（Quinto di Treviso）などが挙げられる。この製粉業で栄えた上流域については、ヴェネトの地域史研究の第一人者であるマウロ・ピッテーリ（Mauro Pitteri）の研究を紹介しながら詳述する[1]。

トレヴィーゾもまた、シーレ川や都市内の運河に水車を設置して製粉業、製紙業、皮なめし業など様々な産業が興きた。そのなかでも、ヴェネツィア共和国にとって重要だったのは、火薬の製造である。トレヴィーゾの市壁のすぐ外側で、シーレ川の水を引いた水路に沿って、火薬製造所が建設された。火薬は、粉末を作る工程があり、ここでも水車が動力として利用されていたのである。さらにトレヴィーゾは、港としても重要であった。港はトレヴィーゾを流れるシーレ川の最も下流部に置かれ、ヴェネツィアから発着する舟が停泊した（◆図 21）。ここは、トレヴィーゾ―ヴェネツィア間の商品だけでなく、トレヴィーゾ以北との取引も行われる中継地でもあった。シーレ川沿いで最も栄えたトレヴィーゾについて、後に詳しく取り上げる。

また、トレヴィーゾ―ラグーナ間には、トレヴィーゾへの中継地として幾つもの川港が発展していった。川港は、ラグーナからシーレ川を上る際に、舟を引いていた牛などの交代場所とほぼ重なる。暴れ川のブレンタ川とは違ってシーレ川は穏やかな河川ではあったが、水流が速かったことから、シーレ川では馬よりも牛が活躍した。この舟を引く動物の歩く道を「レステーラ（restera）」と言い、1764 年のアンジェロ・プラティ（Angelo Prati）作成の絵地図にも描かれている[2]（◆図 22）。

このようにシーレ川流域はヴェネツィアと共に発展し、重要な河川であり続けたのである。しかしながら、ラグーナに土砂の堆積をもたらし、ラグーナ内の水循環を悪化させるという問題もあった。そこでヴェネツィア共和国は、ブレンタ川に続きシーレ川もラグーナから遠ざけるよう治水事業を行い、1683 年、アドリア海に注ぐようにシーレ川の本流を旧ピアーヴェ川の川床に付け替えたのである[3]。また本流を付け替える一方で、1684 年、旧本流に閘門が建設され、ラグーナとシーレ川とをつなぐ重要な舟運ルートは維持された。この閘門の位置するポルテグランディでは、現在もラグーナとシーレ川を結ぶ重要な閘門が稼動している（◆図 23）。

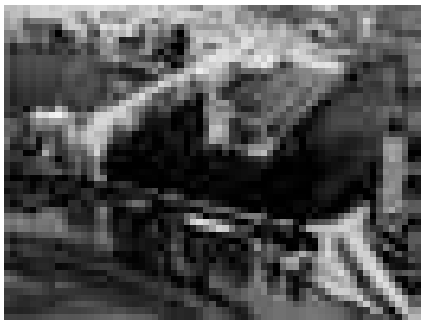


図 19　シーレ川沿いに聳える塔
G. Garatti, *// Nostro Sile*, Treviso : T.E.T., 1983.

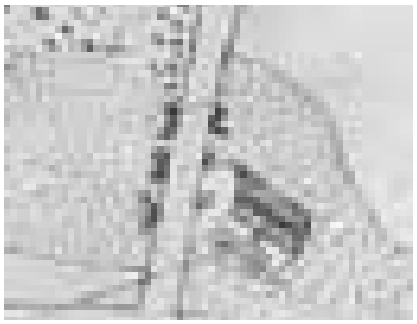


図 20　1717 年　サン・パオロ修道院所有の水車
国立トレヴィーゾ文書館（以下 A.S.Tv と略す）

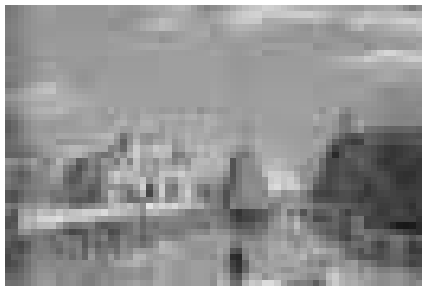


図 21　1844 年　トレヴィーゾの港
G. Caniato, A. Bondesan, F. Vallerani, M. Zanetti(a cura di), *// Sile*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1998.



図 22　1764 年　シーレ川沿いのレステーラ牛による舟の牽引（アンジェロ・プラティ作成）
A.S.Ve, *Provveditori alle Biave*, Registro 122.

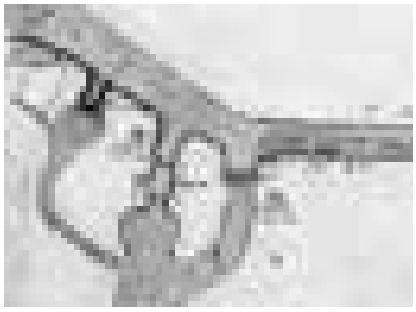


図 23　1734 年　ポルテグランディの閘門
A.S.Ve, *S.E.A., Relazioni*, b.36, dis.25.

旧ピアーヴェ川の川床に付け替えられた現シーレ川の本流には、河口付近のカヴァッリーノ（Cavallino）に閘門がある。この閘門は、1632 年、旧ピアーヴェ川とラグーナを結ぶ運河上に建設されたものである[4]。その脇には、ラグーナに入る舟や積荷をコントロールする税関も設置された。このように、シーレ川は旧本流も現本流も重要な役割を担ってきたのである。

ここまでシーレ川の上流から下流までを概観してきたが、シーレ川流域の産業について少し補足をしておく。シーレ川では、すでに 710 年には、豊富な水の流れを活かして、水車を利用した産業が興っていた。トレヴィーゾより上流域は、製粉の一大生産拠点であったが、それは後に詳しく触れ、ここでは、それ以外の産業に注目する。

トレヴィーゾより上流域では、シーレ川そのものを利用して魚の養殖が行われている。うなぎの有名なクイント・ディ・トレヴィーゾでは、20 世紀から始まった新しい産業で、舟運のない地域ならではと言える。養魚場は幾何学的に整備され、特徴的な風景をつくり出している（◆図 24）。

トレヴィーゾよりも下流では、シーレ川から水を引いた用水路の上や、シーレ川に注ぐ支流の河口に水車が設置される。1764 年の A. プラティ作成の絵地図には、シーレ川に注ぐリンブラガ（Limbraga）川、ストルガ（Storga）川、メルマ（Merma）川そしてミニャゴラ（Mignagola）川の河口にそれぞれ水車のある施設が描かれ、公共の製粉所であることが記載されている（◆図 25）。支流とシーレ川との落差を上手に活用した例である。現在も支流の河口付近は産業地帯になっている。巨大な工場が立地し風景は大きく変わったが、場所の記憶は受け継がれ、シーレ川を代表する風景の一つである（◆図 26）。

シーレ川に注ぐムゼストレ川の河口には、工場ではなく教会が立地し、おそらく、歴史的にも水車の施設が設置されてこなかったと考えられる（◆図 27）。この教会の起源は古く、もともとはシーレ川に正面を向けていたという。現在は、正面を 90 度回転し、ムゼストレ川に正面を向けている（◆図 28）。そのムゼストレ川は別名「洗濯場通り（via dei lavanderi）」と呼ばれ、洗濯産業が興っていた。ロンカーデ（Roncade）、サン・チプリアノ（San Cipriano）、サンタ・フォスカ（Santa Fosca）の洗濯屋が代表的である（◆図 29）。ヴェネツィアのホテル、レストラン、住宅から汚れたシーツや衣類がロンカーデに運ばれ、ムゼストレ川で洗濯され綺麗にした後、ヴェネツィアに届けていたのである。1938 年には 10 家族がムゼストレ川で洗濯業を営んでいたという[5]。またムゼストレ川は、様々な商品や食品が輸送される、舟運にとっても重要な河川の一つであった。このようにシーレ川流域にはヴェネツィアを支える様々な産業が成り立ってきたのである。



図 24　クイント・ディ・トレヴィーゾの養魚場　（撮影：M. Dario Paolucci）



図 25　1764 年　メルマ川河口に立地する水車
A.S.Ve, *Provveditori alle Biave*, Registro 122.



図 26　シーレ川の支流の河口に立地する工場
（撮影：須長拓也）

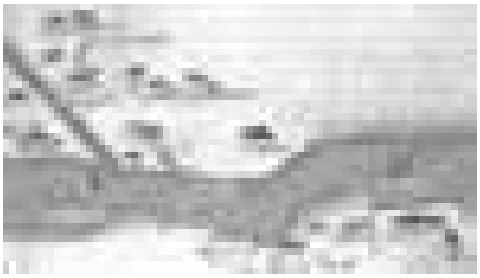


図 27　17 世紀末　ムゼストレ
Camillo Pavan, *Sile: alla scoperta del fiume, immagini, storia, itinerari*, Treviso, 1989.



図 28　ムゼストレ川に正面を向ける教会

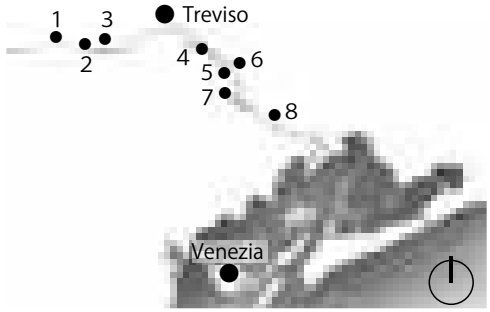


図 29　1922 年　ムゼストレ川で洗濯する洗濯屋
C. Pavan, *Sile, op.cit*.

舟運と水車を使った産業の分布の構造

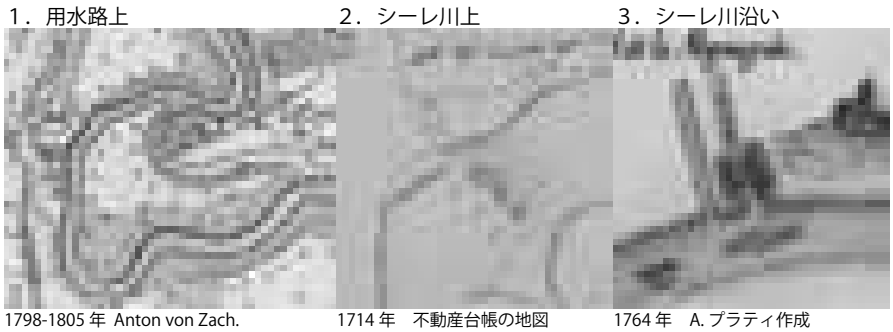
シーレ川は、その上流から下流まで、かつてのヴェネツィア共和国の領土内の起伏のほとんどない土地をゆっくりと蛇行しながら流れている（◆図 30）。そのため、流域に位置する街および集落の違いは、ほとんどないように思われる。しかし水車を使った産業の分布に注目して、街および集落の空間構造を考察すると、その違いがはっきりと現れる。ここでは、その違いについて考察する[6]。

まずシーレ川において、水車の立地は主に三つに分けられる（◆図 31）。一つ目はシーレ川から水路を引き、その用水路上に立地するタイプである。この例はシーレ川の上流から下流まで見られる。二つ目は、シーレ川そのものの流れを利用し、シーレ川上に立地するもので、主に上流域に分布している。そして三つ目は、シーレ川に沿って立地するもので、特にシーレ川に注ぐ支流の河口に立地するものである。二つ目と三つ目のタイプの分布傾向は、トレヴィーゾのサン・マルティーノ（S. Martino）橋付近を境目としてはっきりと現れる（◆図 32）。トレヴィーゾは、ヴェネツィア共和国に統治される以前から商業都市として栄え、13 世紀末には、シーレ川に架かるサン・マルティーノ橋付近で水車を利用した産業が興ったと言われている。1764 年、A. プラティ作成の絵地図には、水車が川を堰き止めるように描かれている。また市壁の南側にも障害があり、この時代にはトレヴィーゾより上流へは舟が使えなかったことも読み取れる。18 世紀中頃の絵画には、シーレ川に沿って大型船が停泊し、荷役の様子が描かれている（◆図 33）。この場所は、1811 年の不動産台帳（カタスト・ナポレオニコ）の地図[7]には「税関通り（Contrada della Dogana）」と書かれており、重要な港機能であったことがわかる。同地図から、シーレ川沿いに「舟の広場（Piazza della Barche）」が位置することも読み取れ、19 世紀



1．モルガーノ
2．サンタ・クリスティーナ
3．クイント・ディ・トレヴィーゾ
4．カジエール
5．ルギニャーノ
6．サンテレナ
7．カザーレ・スル・シーレ
8．ムゼストレ

図 30　主な街および集落の位置
（作成：須長）



1798-1805 年 Anton von Zach.　1714 年　不動産台帳の地図　1764 年　A. プラティ作成

図 31　シーレ川における水車の立地

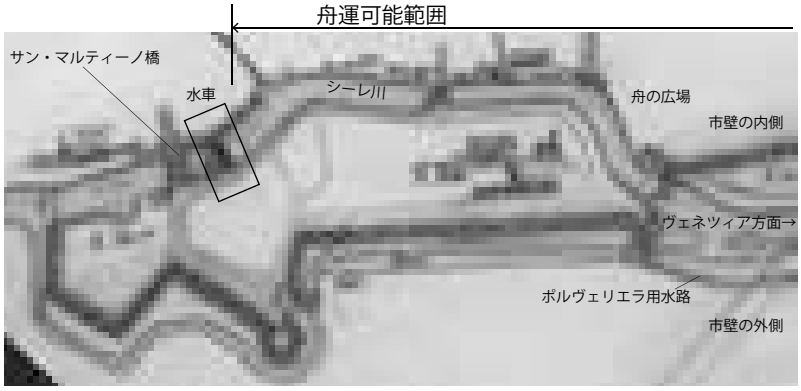


図 32　1764 年　トレヴィーゾ（A. プラティの作図をもとに作成）



図 33　18 世紀中頃
トレヴィーゾ　シーレ川沿いの税関前
T. Basso, A. Cason, *Treviso ritrovata*, Treviso, 1977.

の絵画には、「舟の広場」で荷揚げする様子がしばしば描かれる。これらのことから、シーレ川に沿ってトレヴィーゾの港湾エリアが広がり、サン・マルティーノ橋の下流側に配置された水車まで舟運が可能だったと推測される。つまり、トレヴィーゾのサン・マルティーノ橋を境として、シーレ川の上流側では水車を利用した産業エリアとして、下流側では川港として街の空間を使い分けていたのである。

次にこのような特徴的な水車の立地について、舟運との関係や、街および集落の空間構造をタイプ別に考察する。

■用水路を活用した産業

シーレ川の水を引いた用水路上に水車を配し、産業を興した代表的な例として、トレヴィーゾの市壁の外側で行われていた火薬製造業が挙げられる。トレヴィーゾの市壁の外側に位置するポルヴェリエラ用水路（Canale della Polveriera）では、ヴェネツィア共和国時代に火薬が製造されていた。国立トレヴィーゾ文書館（旧サンタ・マルゲリータ修道院）保管の 1681 年のサン・パオロ修道院の史料からは、シーレ川沿いにあった火薬製造所の火災の影響を受け、ポルヴェリエラ用水路の整備と、同用水路の河口における新たな火薬製造所の建設を計画したことがわかる（◆図 34）。ここで製造された火薬は、舟でヴェネツィアまで運ばれていたが、この火薬製造所の変遷については、トレヴィーゾのところで詳述する。

■トレヴィーゾより上流の街および集落

シーレ川の上流域では、古くから製粉業を生業としていた。史料から 14 世紀にはすでに製粉業が興っていたことが知られるが、それ以前からあったとされている[8]。シーレ川の安定した流れと豊富な水量により、水車を動力としたエネルギーは理にかなっていたのである。ヴェネツィアのラグーナ内では、潮の干満差を利用して水車による製粉が行われていたが、その動力はシーレ川の水量とは比べものにならなかった。次第にヴェネツィア共和国はシーレ川の製粉業者に委託することとなり、それによりシーレ川上流域は一大製粉生産拠点として栄えた。トレヴィーゾのサン・マルティーノ橋にある水車では、すでに 14 世紀にはヴェネツィアからシーレ川を通じて小麦が運ばれ、そこで製粉された後、今度は小麦粉がヴェネツィアまで運ばれていた。シーレ川の上流域でも同様に穀物がヴェネツィアのために挽かれていたと推測され、ヴェネツィアの人口増加はまさにこうした地域によって支えられてきたと言えよう。ここではトレヴィーゾより上流における、水車を使った産業の分布と集落の構造を論ずる。

トレヴィーゾより上流域のモルガーノ（Morgano）、クイント・ディ・トレヴィーゾ（Quinto di Treviso）、カニッツァーノ（Canizzano）などについては、1798 ～ 1805 年のアントン・フォン・ザック（Anton von Zach）作成の地図には、シーレ川上に施設が描かれている（◆図 35）。また、ボンベン（Bomben）（◆図 36）、クイント・ディ・トレヴィーゾ、ノ

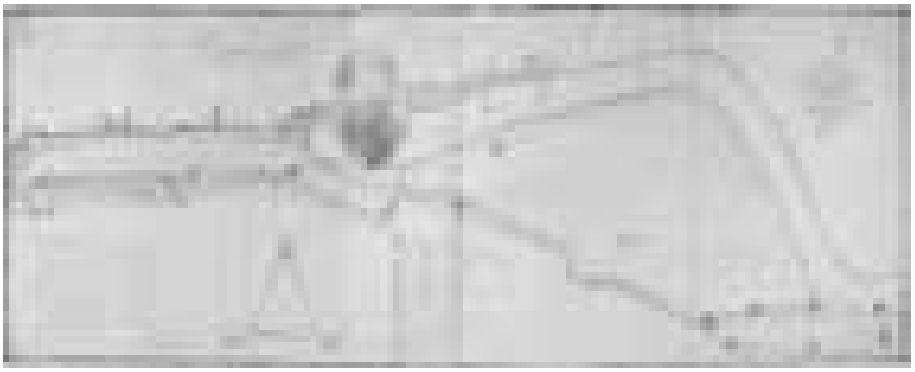


図 34　1681 年　火薬製造所移転に関する絵図
火薬製造所の火災と新たな火薬製造所の位置を示している　A.S.Tv, *C.R.S., S. Paolo*, b.58, fig.16.

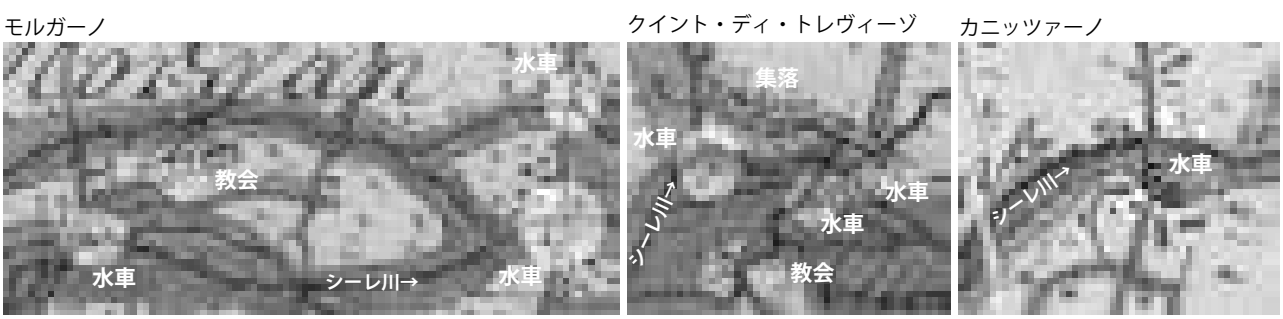


図 35　1798-1805 年　シーレ川上に立地する施設　Anton von Zach.

ガレ（Nogarè）（◆図 37）では、絵図史料からシーレ川を塞ぐように水車が配置されており、このエリアでは舟運を重要視していなかったと想像される。ここでは、クイント・ディ・トレヴィーゾを例に挙げ、水車の配置と集落の構造を考察する。

クイント・ディ・トレヴィーゾは、シーレ川の上流に位置し、かつて製粉業で栄えた街の一つである。歴史的な事実は後に詳しく説明するとして、ここでは、地図を用いて読み取れることにとどめておきたい。1714 年の不動産台帳地図からは、すでにシーレ川の水流を利用して水車を活用していたことが確認できる（◆図 38）。現在もシーレ川上に水車が設置され、水車と水車の間には、シーレ川を覆うように橋が架けられている。ここは、16 世紀から製粉所として使用されていたという。また、20 世紀にはシーレ川そのものに養魚場を設けたことから、シーレ川は産業の中心として機能していると言える。集落の位置する左岸側の護岸には、小さな舟着き場があったようだが、これは比較的近い流域を往来する程度であり、舟運より、むしろ養魚や水車の動力を利用した産業に重きを置いていたと想像される。

さらに、集落は左岸側でシーレ川沿いに伸びているが、14 世紀末に建設されたとされる教区教会はシーレ川の右岸に位置し、集落から離れている（◆図 35）。また、シーレ川に面していないことから、川との関係性が薄い。

このように集落が水車から離れて位置し、教区教会がシーレ川ではなく街道に面して立地する集落構造は、トレヴィーゾより上流のモルガーノ、カニッツァーノなどにも同様に見られる。

■トレヴィーゾより下流の街および集落

トレヴィーゾより下流に位置する水車の立地の特徴を考察すると、シーレ川に注ぐ支流の河口に水車が立地しており、上流のようにシーレ川を塞ぐ建造物はないことである（◆図 39）。この違いは、舟運に関係していると考えられる。ヴェネツィアートレヴィーゾ間は古くから重要な舟運ルートで、現在でもこの区間を航行することができる。

ここで下流の街および集落の構成要素に注目する。河川沿いに教会が立地し、そのすぐ脇には空地が取られている（◆図 40）。この空地は荷揚げ場として活用されたかつての港である[9]。また、港に欠かせない重要な要素として、「オステリア（osteria）」というワインを飲み食事をする店が存在する（◆図 41）。当時のオステリアは、単なる休憩や交流の場ではなく、商談の場でもあったという。さらに、シーレ川に沿って、下流から牛などを利用して舟を引っ張る「レステーラ」という道が川港の発展に大きく関わったと推測される。その典型的な例として、トレヴィーゾから比較的近いカジエールとその下流のカザーレ・スル・シーレが挙げられる。これら二つの街について、後に掘り下げて説明する。

以上、シーレ川における水車の立地と舟運の関係を通して、この地域とヴェネツィアとの間で歴史的に密接な結びつきが成り立ってきたことを考察してきた。シーレ川の上流と下流ではトレヴィーゾを境に明らかに空間構造の違いが見られる（◆図 42）。それは川の自然条件に合わせ、効率の良い利用を考えた結果として理に適ったシステムであり、上流域には水のエネルギーを活用する水車を用いた産業が、下流域には安定した水量を活かした舟運が発達した。

このように、シーレ川流域の各地に、自然条件を巧みに利用した様々な産業が発達し、大都市ヴェネツィアを支えるのに大きく貢献してきた。河川、さらには運河という水の空間軸から、ヴェネツィアとテッラフェルマの間に成立していた社会・経済の密接な関係を捉え直すことで、ヴェネツィア共和国とその周辺を特徴づけてきた地域構造を新たな視点から描くことができるのではなかろうか。



図 36　1801 年　ボンベン家の製粉所
A.S.Tv, *Comunale.*



図 22　1719 年
ノガレの製粉所
A.S.Tv, *Santa Margherita*, b. 2, fasc. 6.

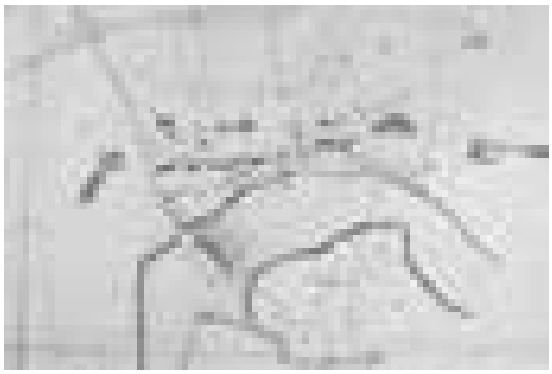


図 38　1714 年　不動産台帳の地図
A.S.Tv, *Mappa Antiche*, b.20.



図 39　1764 年　シーレ川に注ぐ河口に立地する水車
A. プラティ作成　　A.S.Ve, *Provveditori alle Biave*, Registro 122.

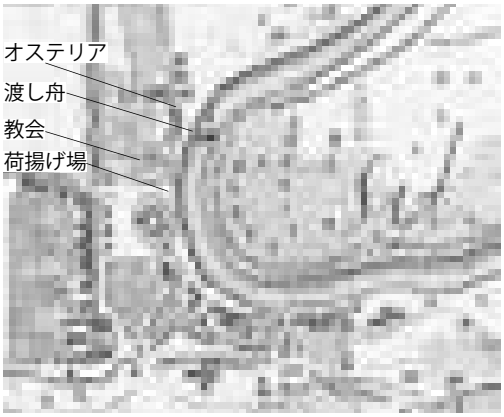


図 40　1798-1805 年　川港のカザーレ・スル・シーレ
Anton von Zach.



図 41　元オステリア　壁面にオステリアの文字が残っている

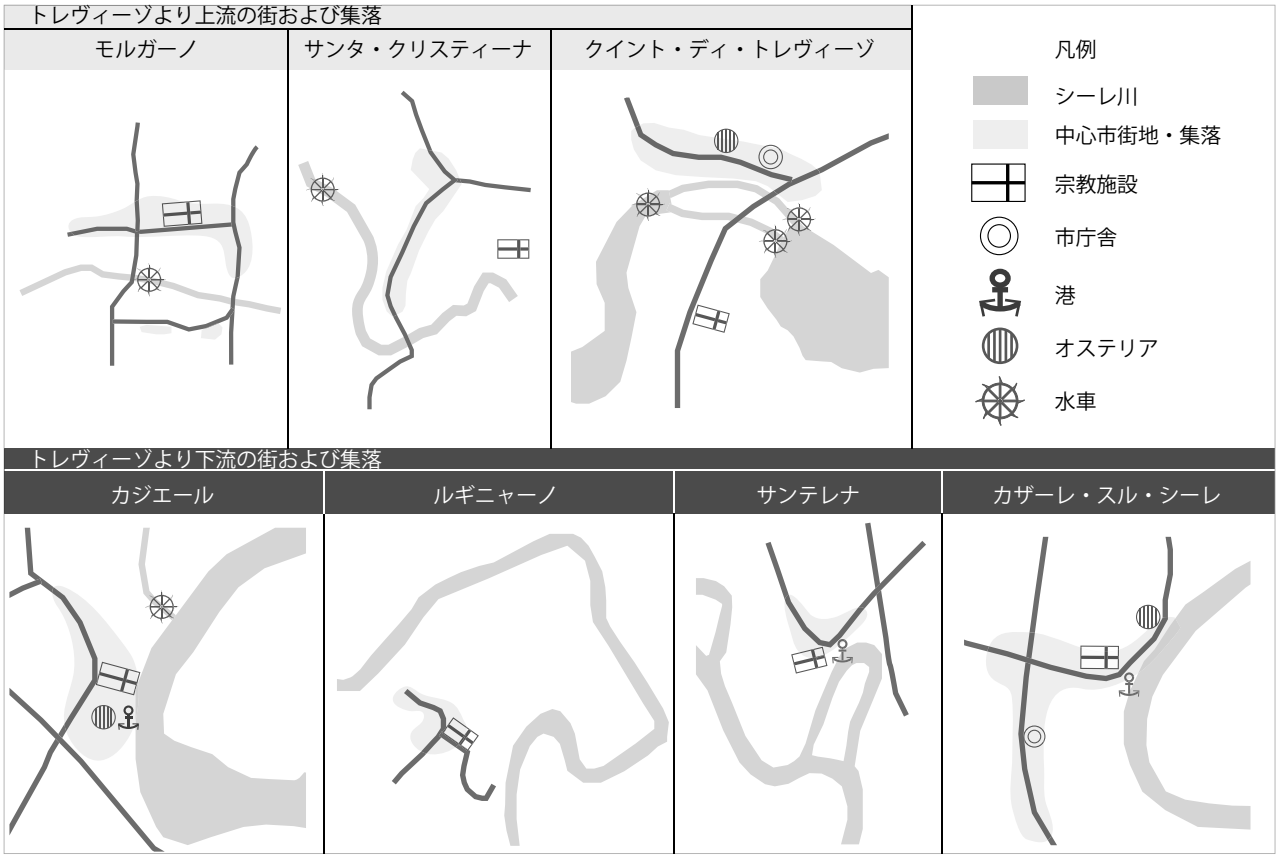


図 42　1798-1805 年の街および集落の空間構造の概略図
須長作成の図をもとに作成

2．トレヴィーゾ

歴史的概要

シーレ川沿いで最も華やかな都市はトレヴィーゾである（◆図 43）。歴史的街区の間を 5 本もの運河が流れ、イタリアを代表する水の都市風景が広がる（◆図 44）。勢いよく建物の下を流れる水の様子に誰もが驚きを覚える。また、市壁の南側を流れるシーレ川に加え、周辺には外堀が張り巡らされており、“ 大陸のなかの浮島 ” とも言える。このような現在見られる姿は 16 世紀に完成した。ここでは、まずトレヴィーゾの歴史を概観し、16 世紀の都市計画については後に掘り下げる [10]。

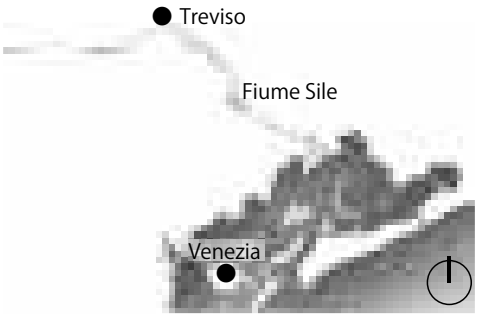


図 43　トレヴィーゾの位置　　（作成：須長）


図 44　都市内を巡る運河と運河沿いのポルティコ

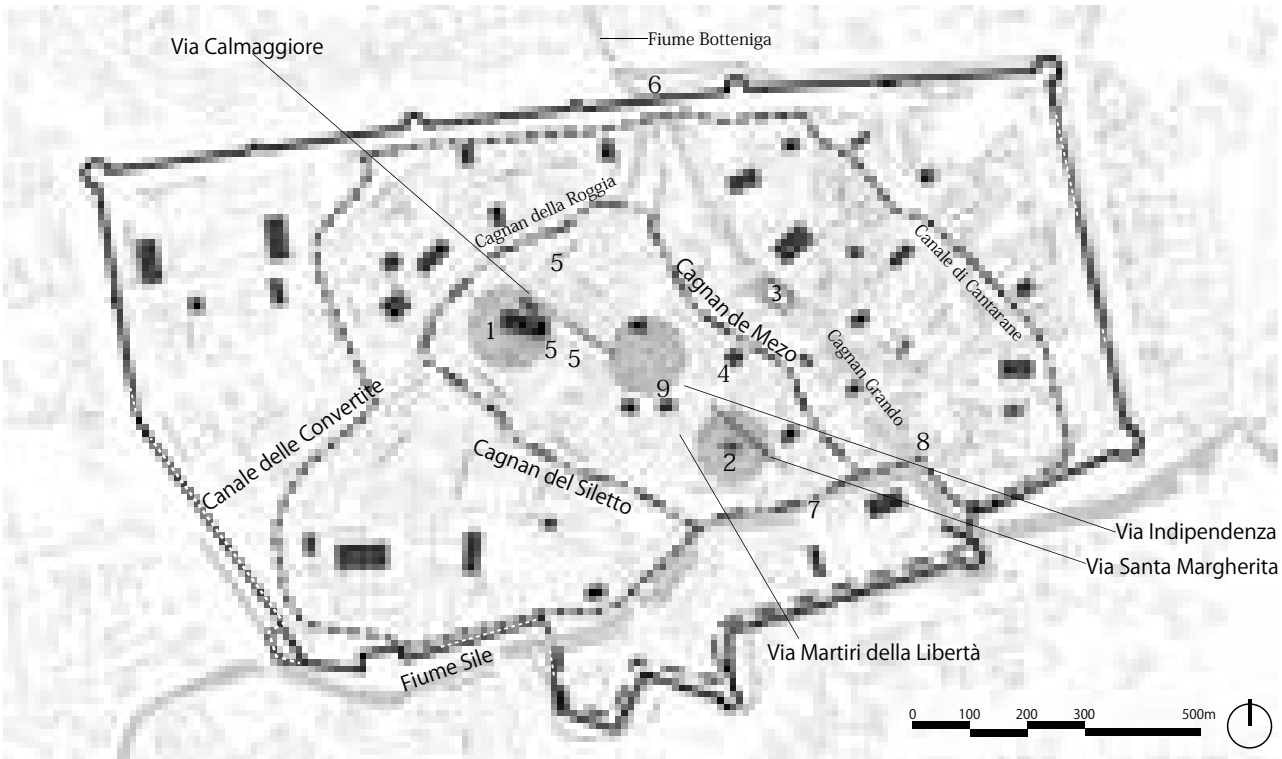


図 45　トレヴィーゾ全体図
Anna Renda, *Guida di Treviso in quattro itinerari*, Treviso : Canova Edizioni, 2006 と Rino Bellio, *Treviso da città romana a fortezza rinascimentale*, Bellio Rino Paese : Tarantola, 2012 をもとに古代ローマ時代以前の集落と市壁のラインを復元した。　（作成：須長、樋渡）

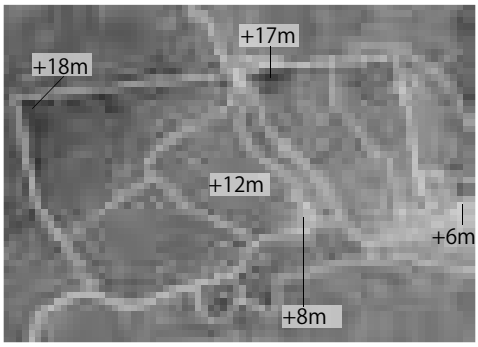


図 46　標高図　　（作成：M. Dario Paolucci）


図 47　1603 年　３つの顔（tre-visi）と獅子
Anna Zanini, Luisa Tiveron, *Treviso: vedute e cartografia dal XV al XIX secolo*, Vicenza : Terra Ferma, 2008.

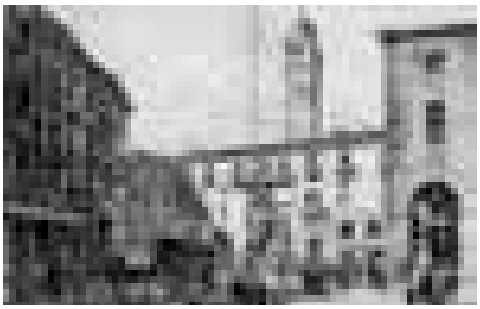

図 48　1851 年　シニョーリ広場に建つ市庁舎
Ibid.


図 49　1599 年　トレヴィーゾの景観
Ibid.

■起源

トレヴィーゾの起源については、あまり知られていないが、紀元前 15 世紀、青銅中期にさかのぼることができ、シーレ川とボッテニガ川に挟まれた三つの丘の上に初期の集落が形成されたという説がある [11]（◆図 45）。その丘とは、シーレ川の北に位置するサンタンドレア広場（標高 17.3m）、現在も多くの市民が集う広場のシニョーリ広場（標高 14.9m）、そして都市の北側のドゥオーモ広場（標高 15m）の３個所である（◆図 46）。

また、トレヴィーゾの名前の由来は曖昧で、ケルト語での牛を意味するタルヴォス（tarvos）や、ゴール語で木造集落を意味するトレヴ（trev）からきているともいい伝えられている [12]。また、三つの顔（トレ - ヴィージ、tre-visi）をイメージした絵画や彫刻も残されている（◆図 47）。

■ローマ時代

紀元前２世紀、ローマ人が勢力を伸ばすと、古ヴェネト人の居住地を彼らはローマ都市の「タルヴィジウム（Tarvisium）」と呼び、ムニキピウム（municipium）という集落組織をつくって、そこに住む住民に古代ローマの市民権を認めた。また、この周辺地域には古代ローマの地域開発特有の碁盤目状の区画割り（centuriazione）が採用された。それと関連する形でトレヴィーゾの市壁内に南北、東西に古代ローマの大通りが整備された。それは、現在のメイン通りであるシニョーリ広場の脇を通るカルマッジョーレ（Calmaggiore）通り、インディペンデンツァ（Indipendenza）通り、サンタ・マルゲリータ（S. Margherita）通り、そして、マルティリ・デッラ・リベルタ（Martiri della Libertà）通りに当たる（◆図 45）。また、大通りの交差点には、13 世紀に建設された貴族の憩いの場所であるロッジア（Loggia dei Cavalieri）が現在も残っている [13]。

401 年、蛮族（barbari）の侵入が始まり、フン族、西ゴート族、東ゴート族などの影響を受ける。そして 757 年、ランゴバルド人によりトレヴィーゾに重要な造幣局が置かれ、ヴェネツィア共和国に支配されるまで機能し続けた [14]。８世紀から９世紀に建設されたとされるローマ時代の市壁は、現在のメツォ運河（Cagnan de Mezo）、ロッジア運河（Cagnan della Roggia）とシレット運河（Cagnan del Siletto）そしてシーレ川に囲まれている。この頃、都市の中心は自然河川のボッテニガ川とシーレ川を避けるようにつくられ、発展していたことが読み取れる。

そして、川港の機能を備えたトレヴィーゾは、中世初期を通して都市としての重要性を次第に高めていくことになった。司教座が置かれ、ランゴバルド公が君臨したこの都市は、カロリング王朝期にはマルカ・トレヴィジャーナ（Marca Trevigiana）の行政庁所在地となった。当時の市壁内には、ドゥオーモ、洗礼堂、司教館が建設され、これらの庇護の下に自治都市になったとされている [15]。

■ 12 ～ 14 世紀

1164 年、フェリデリコ・バルバロッサ（Federico Barbarossa）皇帝によって自治都市（Comune）が建設された。皇帝が認めたコムーネ既得の制度と特権を確保し、要塞都市として同意させた。また、1183 年

のコスタンツァ講和条約（Pace di Costanza）で認められ、その後、ヴェローナ同盟とロンバルディア同盟に加わった[16]。この時代、シニョーリ広場の庁舎が建設され（◆図 48）、さらに市壁の拡張により、東側の大運河（Cagnan Grando）と西側のロッジア―シレット運河も市壁内に取り込まれていたことがわかる。水の都市トレヴィーゾらしい風景が生まれつつあったと想像される。また、新たな都市の領域内には、サン・ドメニコ修道会やサン・フランチェスコ修道会の修道院が建設された。

そして自治都市の後、13 ～ 14 世紀、とりわけ 1388 年にヴェネツィア共和国の支配下に最終的に置かれるまで政治の不安定な時代が続いた。その一方で、この 2 世紀間は、職業組合の活動（1263 ～ 1362 年）や、教会内に絵を描く芸術家の活動が活発になった。また、信徒会（confraternita）の運営するスクオーラが増え、毛織物業や穀物業が繁栄する。さらには、製紙業やイタリアで初めての活版印刷所（caratteri mobili）が誕生したのもこの時期である[17]。建築では、住宅が伝統的な木造から石造に建て替えられ、現在見られるような、親水性の高い建築はこの頃確立したと推測される。

このように活気に満ちたトレヴィーゾには、外国から著名人も訪れていた。ダンテの息子のピエトロやペトラルカの娘のフランチェスカのように、定住を決める者までいたという。

■完璧な要塞都市

ヴェネツィア共和国支配下の 15 世紀は政治的には平穏な時代で、経済や文化が成熟した時期である。15 世紀末頃、トレヴィーゾでは、ヴェネツィア・ゴシック最盛期で、住宅の正面は、色彩豊かなフレスコ画で飾られた。

この頃、ヴェネツィア共和国は本土に領土を次々と広げていく。その一方で、ヴェネツィア共和国の領土拡大政策に対抗し、1508 年、教皇ユリウス 2 世は、ルイ 12 世、皇帝マクシミリアンらとカンブレー同盟を結成した。ヴェネツィア共和国は、1509 年、同盟軍との戦い（アニャデッロの戦い）で敗北し、本土に広げた領土の大部分を失ってしまう。そこで、唯一残ったトレヴィーゾを堅固な要塞都市として大改造するのである。

まず堀を巡らし、市門を減らすことで、都市へのアクセスを制限する頑丈な市壁を築いた（◆図 49）。また、非常時には水門を閉じることで、市壁の外側に広がる田園を氾濫させて、市壁内がまるで島になるような、新たな水のシステムが考案された。この計画は後に紹介する。16 世紀、市壁のなかでは都市が発展を続け、高密な水の都市が築き上げられていった（◆図 50）。

18 世紀末にヴェネツィア共和国が崩壊すると、フランス、続いてオーストリアの支配下に入り、その後イタリア共和国に統一された後も都市に大きな変化はなかったが、1915 ～ 1918 年の第一次世界大戦では相当な被害を受けた。80％以上もの重要建造物が損害を受けたという[18]。後にオリジナルの素材で大規模な修復が行われたおかげで、現在では、ほぼ元の様相に戻っている。



図 50　1753 年　トレヴィーゾの都市図　　*Ibid.*

市壁と市門

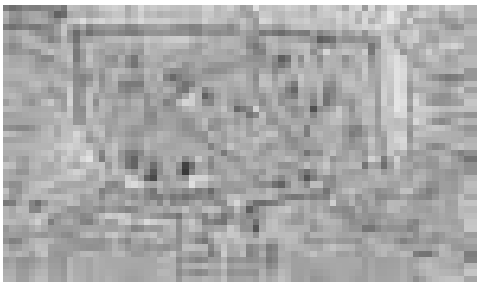


図 51　1704 年　トレヴィーゾの地図
Ibid.



図 52　1846 年　獅子の彫刻が施された市壁
Ibid.

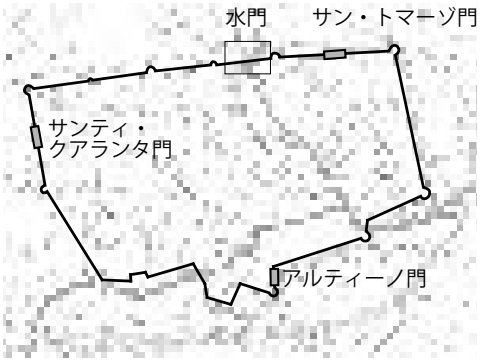


図 53　16 世紀の市壁・市門、断面図の位置図

■ 16 世紀の市壁

現在見られる市壁は、16 世紀に計画されたものである。当時、本土の領土を次々と拡大していたヴェネツィア共和国に対抗すべく、カンブレー同盟が結成された。1509 年、ヴェネツィア共和国は、アニャデッロの戦いでカンブレー同盟に敗北し、トレヴィーゾ以外の本土の領土をほとんど失ってしまう。そこで、ヴェネツィア共和国はトレヴィーゾを要塞都市として改造することに決めた。堅固な防御システムは、ヴェローナ出身のジョヴァンニ技師（フラ・ジョコンド（Frà Giocondo）と呼ばれる）によって計画された[19]。

新たにつくり替えられた市壁は、未開発地域を取り込むように拡張された（◆図 51）。また、市壁の外側には堀が巡らされ、土手が高く築かれた。市門の数は 14 から三つに減らされ、都市へのアクセスも制限された。市壁には、ヴェネツィア共和国を象徴する獅子の彫刻が堂々と飾られている（◆図 52）。

さらに防御計画は田園部にまで広がり、市壁の外側に広がっていた集落はすべて壊され、この 16 世紀の市壁の内側に移転させられた。移転先は、16 世紀の市壁内に新たに取り込まれた、北東のサン・トマーゾ（San Tommaso）地区と北西のサンティ・クアランタ（Santi Quaranta）地区にあたる[20]。こうして、都市の非常事態の際、市壁の外側に広がる田園部を氾濫させるこ　とで、都市を島のように孤立させ、敵の侵入を防ぐことができたのである。この洪水システムは、ボッテニガ川の水量を調整することで可能になるという。普段のボッテニガ川は北から市壁をくぐると、水門で３本の運河に分かれ、その後それぞれシーレ川に注ぐ。この水門によって、都市内を流れる運河の水量が調整されるだけでなく、いざという時の攻撃にも活用されていたのである。水を最大限利用したこのシステムは、水と共に生き続けてきたヴェネツィア共和国ならではの方法と言えよう。

フラ・ジョコンドによって計画されたルネサンスの市壁建設は、チェリ（Ceri）出身のロレンツォ（Lorenzo）とアルヴィアノ（Alviano）出身のバルトロメオ（Bartolomeo）指揮の下で再開される。

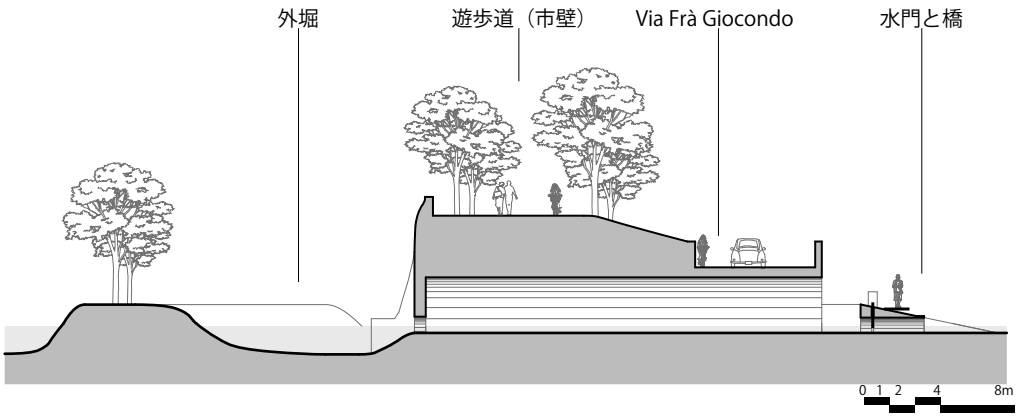


図 54　フラ・ジョコンド橋周辺断面図　　（作成：真島嵩啓）


図 55　フラ・ジョコンド設計による水門・橋


図 56　サン・トマーゾ門の外側
（撮影：真島）


図 57　アルティーノ門の外側

16 世紀の市壁はほぼ今も維持されており、豊かな自然がその周辺を取り囲んでいる。土手は自転車や歩行者専用の空間になっており、市民の憩いの場として活用されている（◆図 53、54）。また、フラ・ジョコンドによって考案された水門は、現在も同じ位置で都市内の水を調整し、穏やかな水辺空間を提供し続ける（◆図 55）。

■三つの市門

16 世紀には三つまで減らされた市門は、現在も維持されている。最も華やかなのは、北側に位置するサン・トマーゾ門（Porta San Tommaso）で（◆図 56）、1518 年、ポデスタのパオロ・ナーニ（Paolo Nani）によって建設された。この門は、カヴァッリ地区（borgo Cavalli）の近くにある小教会にまつられたカンタヴェリーの大司教のサン・トマーゾ・ベケット（San Tommaso Becket、1118 ～ 1170 年）にちなんで名づけられた。ファサードは高い土台の上に六つの柱を配し、その柱の最高点にはコリント式の柱頭を持ち、ヴェネツィア共和国を象徴する獅子の彫刻が施されている。しかし、オリジナルは 1797 年にフランス人によって市壁が壊された際に取り去られた [21]。

二つ目のパドヴァ、ヴィチェンツァ方面にあたる北西のサンティ・クアランタ門（Porta di Santi Quaranta）は、ポデスタのアンドレア・ヴェンドラミン（Andrea Vendramin）の下で、1517 年に建設された。

三つ目のシーレ川の南のアルティーノ門（Porta Altina）は、古くからトレヴィーゾとヴェネツィア方面のメストレを陸路で結ぶ重要な門であった（◆図 57）。セバスティアーノ・モーロ（Sebastiano Moro）がポデスタを務めた頃の 1513 ～ 1514 年に建設された。この門の名前の由来は、フン族から逃げてきたアルティーノの街（città di Altino）の人々がこの門をくぐってトレヴィーゾに入ったというエピソードから、アルティーノ門と呼ばれるようになったという [22]。アルティーノ門は、周辺の建物と隣接している点がほかの二つの市門とは異なる。内側は小住宅で市門とは見えない一方で、外側は立派な橋らしい様相を見せる。16 世紀以降はしばしばこの門を正面にして都市のイメージ図が描かれる。このことからもトレヴィーゾの重要な玄関であったことがうかがえる。現在、一部をホテルとして利用し、保存状態も良く、かつての記憶を継承している（◆図 58）。

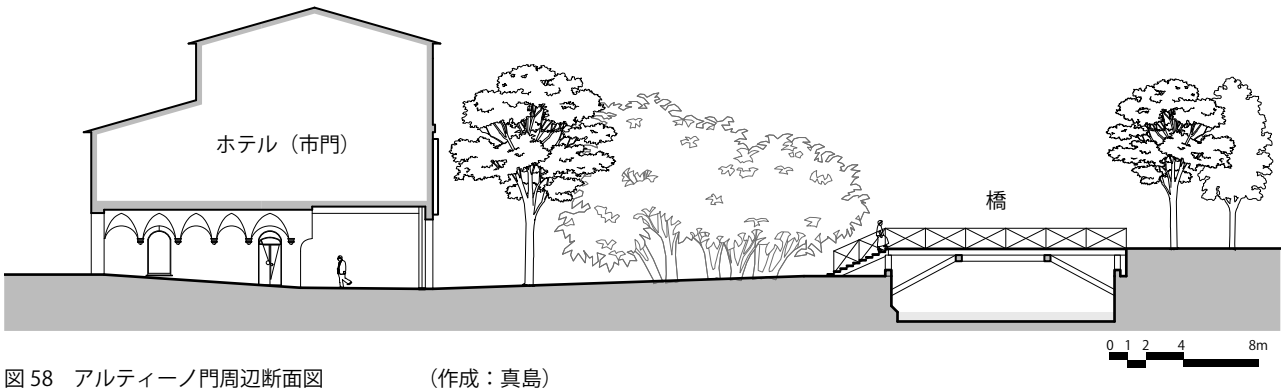


図 58　アルティーノ門周辺断面図　　（作成：真島）

宗教施設

トレヴィーゾの市壁内には数多くの宗教施設が立地する。その立地は、トレヴィーゾの都市の形成過程と大きく関係している。ここでは、その宗教施設の建設年代と立地の特徴を考察する[23]（◆図 59）。

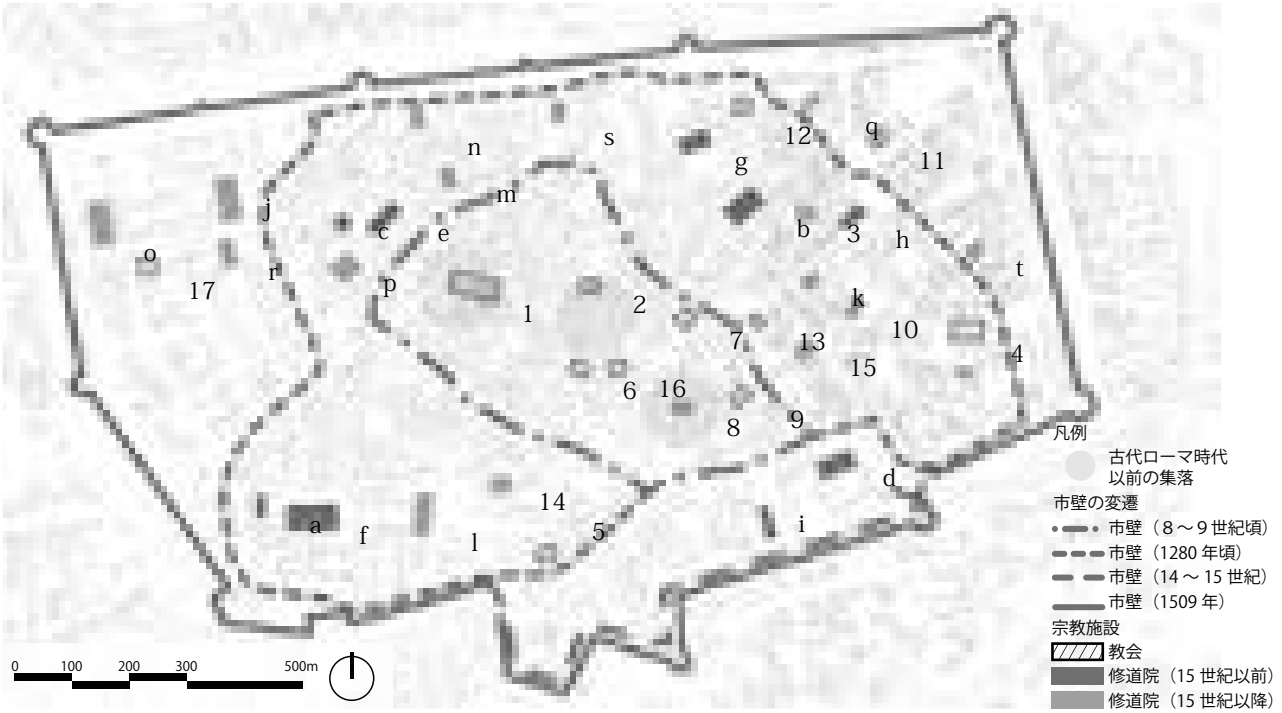
ドゥオーモ（Duomo）、サン・ヴィート（S. Vito）教会、サン・グレゴリオ（S. Gregorio）教会は、トレヴィーゾが都市として成熟する以前から建設されていたと言われており、どれも８～９世紀頃の市壁内に立地する（◆図 60 ～ 62）。標高もほぼ同じであることから、川から少し離れた地盤の安定した場所に建設されたと推測される。

ドゥオーモは当時の都市の北西端に位置し、３～４世紀にはすでにこの場所に存在していたという。ドゥオーモの南側には、4 世紀の初期キリスト教のモザイクの遺構がある（◆図 63）。現在の聖堂は 11 ～ 12 世紀にさかのぼり、ファサードは 1836 年に付け加えられた。

サン・ヴィート教会は主要道路のカルマッジョーレ（Calmaggiore）通りの 1 本北側に面し、庁舎の北に位置する。883 年にまでさかのぼることができ、当時は宿泊施設（ospitale）が隣接していた。現在も 12 世紀に建設された壁がわずかに残っている。1363 年、M. ヴェチェッリオ（M. Vecellio）によって壁祭壇がつくられ、1561 年に再建された[24]。

８～９世紀の市壁の外側の南西に位置するサン・ニコロ（S. Nicolò）通りには、サン・テオニスト修道院が立地する。この修道院の前身は 10 世紀以前に起源をもつ。サン･ニコロ通りは、通り沿いにローマ時代を起源とする井戸も見つかっていることから、すでにこの時代にはトレヴィーゾとほかの街を結ぶ街道であったことがわかる（◆図 64）。

修道院は８～９世紀頃の市壁の内側にはなく、その外側に立地する。とりわけ 1280 年頃建設された市壁の内側に多いという特徴がある。修道院は、礼拝堂のほかに修道士の住居、菜園、産業空間などを有する複合施設であり、広大な敷地を必要とすることから、サン・ドメニコ修道会やサン・フランチェスコ修道会が修道院を建設する 12 世紀には、まだ密度の低いローマ時代の市壁の外側が選ばれたと考えられる。また修道院の多くは､サン･パオロ修道院のようにトレヴィーゾの周辺地域にも広大な土地を所有しており、農業や製粉業などを営んでいたことから、所有する土地に行きやすい場所



―教会―
1 Catetedrale di S. Pietro (8-9c)
2 S. Vito (8-9c)
3 S. Agostino (8-9c)
4 S. Maria Maggiore e la vicina S. Fosca (8-9c)
5 S. Martino (8-9c)
6 S. Gregorio (8-9c)
7 S. Michele (11c)
8 S. Andrea e S. G. di Riva (11c)
9 S. Pancrazio (11c)
10 S. G. d. Tempio (S. Gaetano) (11c)
11 S. Tomaso (11c)
12 S. Bartolomeo (11c)
13 S. Leonardo (11c)
14 S. Stefano (11c)
15 S. Agata (11c)
16 S. Lorenzo (13c)
17 S. Agnese (13c)

―修道院 (15 世紀以前)―
a S. Teonisto (修道院の前身 8-9c)
b S. Cristina e S. Parisio (1186)
c Ognissanti (1202)
d S. Paolo (1223)
e S. Maria Nova (1232)
f S. Nicolò (1282)
g S. Francesco (13c)
h S. Caterina (14c)
i S. Margherita
j S. Maria Master Domini

―修道院 (15 世紀以降)―
k S. Chiara (1466)
l Il Gesù (1521)
m S. M. Bel fiore (1521)
n S. Orsola (1631)
o SS. Trinità (17c)
p Corpus Domini (17c)
q S. Maria Maddalena
r SS. Quaranta
s S. Giacomo
t S. Maria Maddalena delle Covertite

図 59　宗教施設の分布図
Giovanni Netto, *Guida di Treviso : La città, la storia, la cultura e l'arte*, Trieste : Lint Editoriale, 2000 をもとに須長作成。

に立地したとも考えられる（◆図 65）。ドゥオーモの北で、アントニオ・カノーヴァ（Antonio Canova）通りに面して立地するサンタ・マリア・ノーヴェ（S. Maria Nove）修道院は、ロッジア運河をまたいで建設されていることから、かつては運河を活用する生産活動を行っていたと想像される（◆図 66）。

16 世紀には軍事政策に伴い移転された宗教施設もある。この軍事政策とは、市壁の外側に意図的に洪水を引き起こして、都市を敵から守ろうとするものである。そのため、市壁の外に広がっていた集落を一掃し、市壁の内側に集落ごと移転させたのである。16 世紀の市壁の外側に形成していたサンティ・クアランタ村（Borgo di SS. Quaranta）はこの軍事政策に伴い、教会を含む集落ごと市壁内に移転させられ、サンティ・クアランタ教区（Parrocchia di SS. Quaranta）を設立した。また市壁の外側の北東に立地していた、サンタ・マリア・マッダレーナ・エ・サン・ジローラモ（S. Maria Maddalena e S. Girolamo）修道院も市壁内に移転させられた。これはサン・トマーゾ門から入ってすぐのサン・トマーゾ地区内にあった。こうして、トレヴィーゾの宗教施設は 16 世紀の市壁内に集中することとなる。

以上、宗教施設の立地について考察してきた。ここでもう一つ付け加えておきたいことがある。それは、宗教施設の用途変更についてである。18 世紀末のヴェネツィア共和国崩壊後、ナポレオンの支配下に置かれると、当時の政策により多くの宗教施設が国や市の所有となった。1811 年の不動産台帳から、サン・フランチェスコ修道院は兵舎であることが確認でき、シーレ川沿いに立地するサン・パオロ（S. Paolo）修道院やサンタ・マルゲリータ（S. Margherita）修道院も国有地となっている。現在、サンタ・マルゲリータ修道院は、国立トレヴィーゾ文書館として利用され、19 世紀に廃止されたそのほかの修道院も、学校や博物館などの公共施設に利用されている。このように大空間と立地から宗教施設は、時代に合わせて機能を変更しやすく、転用に相応しい建築であったと言える。



図 60　ドゥオーモ



図 61　サン・ヴィート教会



図 62　サン・グレゴリオ教会



図 63　4 世紀のモザイク、ドゥオーモ南側
初期キリスト教の洗礼堂の遺構



図 64　サン・ニコロ通り沿いのローマ時代の井戸

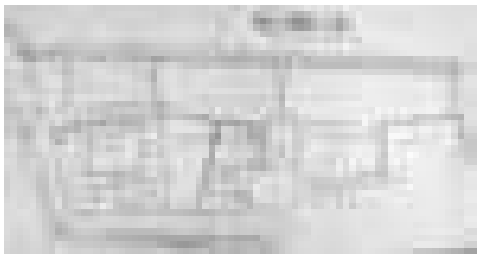


図 65　18 世紀　シーレ川沿いに立地するサン・パオロ修道院（左）とサンタ・マルゲリータ修道院（右）の平面図
A.S.Tv., *C.R.S., S. Paolo*, b.58, fig.42.

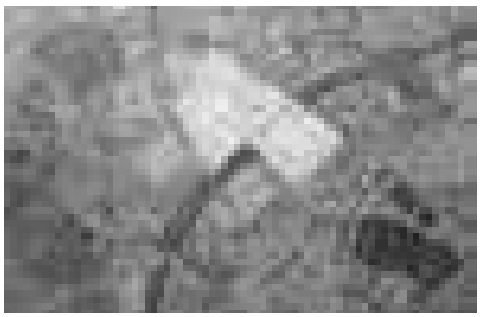


図 66　運河をまたいで立地するサンタ・マリア・ノーヴェ修道院
1811 年　不動産台帳の地図

水辺空間

■カニャン――運河の名称

こうしたトレヴィーゾ独自の都市環境は、水の流れに支えられた。ここでは簡単に歴史地区を流れる運河の名称に注目する。最初の集落は、シーレ川と北からシーレ川に注ぐボッテニガ川の間に形成された。この穏やかな水の流れに挟まれ、都市は発展していく。

現在のボッテニガ川は、市壁の内側に入るとすぐに、水門によって３本の運河に分岐され、一定の水位を保ちながら都市を巡る。これら３本の運河の名称には方言の「カニャン（cagnan）」が使われる（◆図 68）。

東側のカニャンはもともとボッテニガ川であった。水量が多く、また最も幅の広い大運河であることから、この川はカニャン・グランド（Cagnan Grando）と呼ばれる。グランド（grando）は、イタリア語で大きいという意味のグランデ（grande）の方言である。方言が使用されていることも、古くから存在していたことを感じさせる。この運河には、魚市場もあることから、魚市場を意味するペスケリア（Pescheria）運河とも呼ばれる。

中央を流れる運河もまた、方言で中央を意味するメツォ（mezo）が使われる。ほかに運河周辺の地名に合わせてブラネッリ（Buranelli）運河、ベッケリエ（Beccherie）運河、オスペダーレ（Ospedale）運河 の名前を併せもつ。

大きく曲線を描く西側の運河は、上流をロッジア（Roggia）運河、下流をシレット（Siletto）運河と呼ばれる（◆図 67）。用水路を意味するロッジアは、運河幅も狭く、水量も少ない。ロッジア運河に沿って古代ローマ時代の市壁があったと言われており、この運河を境に中心部と周縁部のような土地利用となる。シレット運河は別名スコルツァリエ運河（Cagnan delle Scorzarie）とも呼ばれ、かつては河口付近に皮なめし業が興っていたことで知られる。

トレヴィーゾを巡るシーレ川と３本の運河沿いの特徴に関しては、後に詳しく説明する。



図 67　1662 年　曲線を描くシレット運河　運河沿いに開口部をもつ建築群
A.S.Ve., *Provveditori sopra beni inculti*, Disegni, *Treviso Friuli*, 420/15/3.

河川・運河 （Corso d'acqua）	地図上の番号 （n. mappa）	水輪の数 （Ruote）	用途（utilizzazione e caratteristiche）	所有者 （Proprietario）
Sile	1097	2	製粉所	Cornaro Andrea
Sile	1099	2	製粉所	Cornaro Andrea
Sile	1101	4	製粉所	Cornaro Andrea
Sile	1102	4	製粉所	Nani Agostino
Sile	1103	4	製粉所	Nani Agostino
Sile	1105	2	皮なめし所	Nani Agostino
Sile	1106	3	搾油所、皮なめし所	Nani Agostino
Convertite	447/1	1	Purgaoro	Trentini Fancesco
Convertite	703	1	製紙所	Morellato F. Anc. E. C.
Cagnan Grande	190/1	2	製粉所	Cusini Nicolò
Cagnan Grande	192	1	水車小屋	Bertelli Gio. Batta
Cagnan Grande	193	2	製粉所	Viffi Pietro
Cagnan Grande	194	2	水車小屋	Fontebasso Franc. E. C.
Cagnan Grande	242	2	精米所	Rinaldi Ettore
Cagnan Grande	243	2	製粉所	Grimani Vincenzo
Cagnan Grande	244/1	2	製粉所	Faè Giovanni
Cagnan Grande	253	1	Purgaoro	Lamoni Antonio
Cagnan Grande	254	2	製粉所	Tiepolo Almorò
Cagnan Grande	255	2	製粉所	Spineda Giacomo
Cagnan Grande	256	2	製粉所	Rinaldi Ettore
Cagnan Grande	785	1	紡績所、絹	Eredità Cavenezia Gius.
Cagnan Grande	799	2	製粉所	Granello Liberale
Cagnan Grande	802	4	製粉所	Congr. Carità (Ospedale)
Cagnan Grande	804	1	紡績所、絹	Eredità Cavenezia Gius.
Cagnan di Mezzo	164	2	製粉所	Congr. Carità (Ospedale)
Cagnan di Mezzo	807	2	製粉所	Congr. Carità (Ospedale)
Cagnan di Mezzo	831	2	製粉所	Congr. Carità (Ospedale)
Cagnan di Mezzo	AU	2	製粉所	Ospitale S. M. Battuti
Siletto	1043	2	製粉所	Cicilotto Antonio

表 1　1811 年の水車の数、用途、所有者
Camillo Pavan, *Sile*, *op.cit.*, p.276 と不動産台帳（カタスト・ナポレオニコ）をもとに作成



図 68　1811 年　産業施設、洗濯場の分布 （作成：須長、樋渡）　　1811 年不動産台帳の地図

■河川・運河の機能

シーレ川とボッテニガ川の恩恵を受けながら都市は発展してきた。とりわけ、ヴェネツィアと結びつくシーレ川は物流機能として大きな役割を果たした。シーレ川を上り、外堀の柵をくぐると、すぐ右側に舟の広場（Piazza delle Barche）という荷揚げ場にたどり着く。大型帆船はここに停泊し、荷は馬車や荷車に積み替えられ、都市内部まで運ばれた。また、1811 年の不動産台帳から、シーレ川に沿って、大運河の河口からシレット運河の河口まで、税関や塩の倉庫などの港機能が並んでいることが読み取れる（◆図 68）。このような活気のある港の風景は、19 世紀にしばしば描かれる（◆図 69）。

またすでに 14 世紀には、水車を活用していたという。スクオーラの運営する毛織物業や穀物業が興り、製紙業もこの頃に始まる。1685 年のイセッポ・クマン（Iseppo Cuman）作成の絵図から、水車の位置を把握することができる[25]（◆図 70）。1811 年には、主に製粉用に水車が利用され、都市の周辺部では製紙業や皮なめし業など水質汚濁につながる利用も確認される[26]（◆図 71、表 1 ）。水に面した建物が多いのは、こうした水と密接に結びつく産業との関係があったからであろう。

また、生活排水の直接流れ込む運河は、都市の裏のような機能も果たした。その一方で、洗濯場としても利用されていた。現在、街角にある 20 世紀初頭の古写真から当時の様子をうかがい知ることができる（◆図 72）。

このように、豊富な水とともに発展してきたトレヴィーゾは、独特な都市環境をつくり出してきた唯一の都市（チッタ・ウニカ）なのである。



図 69　1865 年　シーレ川沿いの荷揚げ場
A. Zanini, L. Tiveron, *Treviso, op.cit.*



図 70　1685 年　大運河の水車　イセッポ・クマン作成の絵図
A.S.Ve., *Provveditori sopra beni inculti*, Disegni, *Treviso Friuli*, 425/18.B/3.

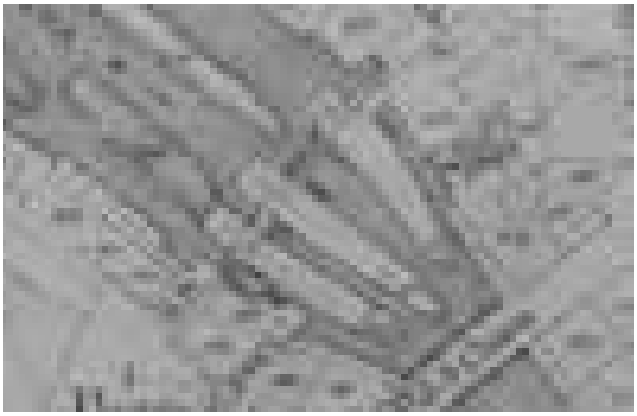


図 71　1811 年　大運河の水車
1811 年　不動産台帳の地図



図 72　1910 年頃　水門付近の洗濯場

■水辺の空間構成の分析

ここでは運河沿いに建つ建物がどのように運河と接しているのか、断面構成からその多様な水辺空間の分類を試みる[27]（◆図 73）。

まずスタンダードな形態として「直接型」がある。これは建物が川や運河から直接立ち上がっているタイプで、原型となる形態である。このタイプには水辺が表となるものと、裏になるものの２タイプある。

次に「ポルティコ型」は、水の側にポルティコ（柱廊）を配した建物が並ぶタイプである。このタイプはカニャン・グランドの河口、カニャン・デ・メツォ、カニャン・デル・シレットの河口に設けられている。トレヴィーゾの中心部ではポルティコが施された建物が連続し、街並みの風景を生み出している。トレヴィーゾの代表的な空間と言えるのがこのタイプである。

「側道型」は河川や運河と建物の間に道路が設けられたタイプである。トレヴィーゾにおけるこのタイプは、自動車が通行可能な場合が多く、ある程度の幅員を有している。

「裏庭型」は河川や運河と建物の間に、私有地である庭が設けられたタイプである。基本的に水辺からのアプローチはないため、この庭は住宅の裏庭となっている。

■親水空間の分析

トレヴィーゾの親水空間は、公共空間と私的空間に大別される。公共の親水空間は水門近くやシーレ川沿い、運河が湾曲する場所などに設置されている。そこはかつて公共の洗い場として利用され、古写真にもその様子が残されている（◆図 74）。一方、私的空間は建物から直接張り出すタイプと裏庭などの空地を介するタイプに分類できる（◆図 75、76）。建物から直接張り出すタイプは滑り出し窓のような形態を持ち、可動式の足場を運河に対して設けている。空地を介するタイプは、主に川や運河に面した裏庭に階段を設け、親水空間を形成している。このように、トレヴィーゾの親水空間は大きく三つのタイプに分類できる。これら地図上に分布すると、メツォ運河に親水空間が集中していることがわかる（◆図 77）。このように親水空間を分析することで、トレヴィーゾの都市構造が見てとれる。

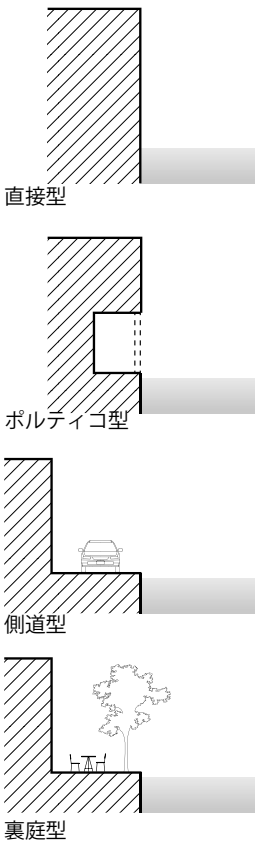


図 73　水辺の建物　類型
（作成：須長）

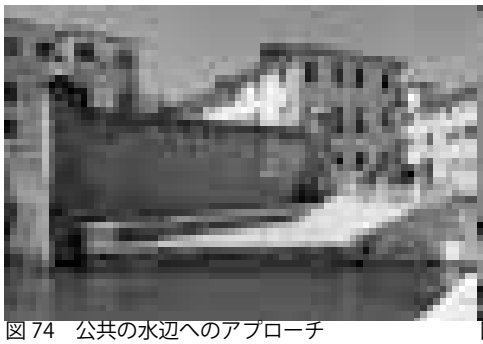


図 74　公共の水辺へのアプローチ
（撮影：道明由衣）



図 75　私的な水辺のアプローチ（足場型）
（撮影：真島）



図 76　私的な水辺のアプローチ（階段型）
（撮影：真島）

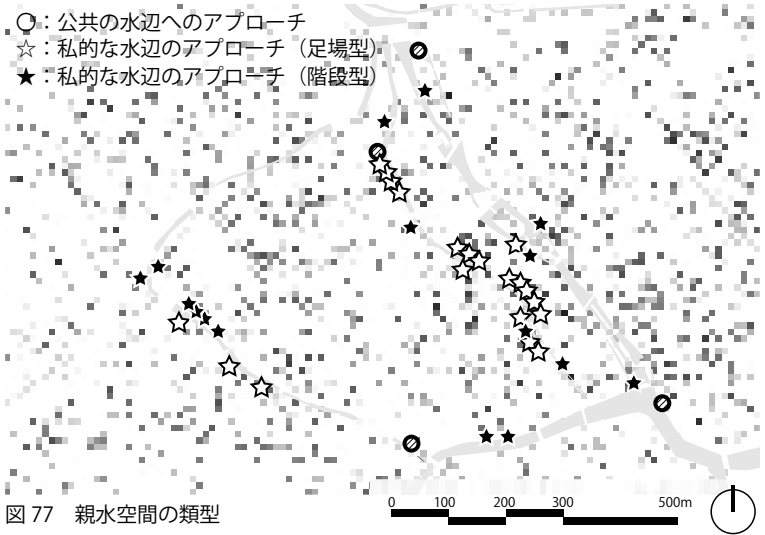


図 77　親水空間の類型
（作成：真島）

シーレ川
（Fiume Sile）

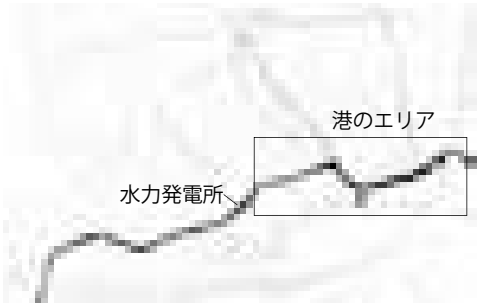


図 78　シーレ川の位置　（作成：須長）


図 80　水力発電所

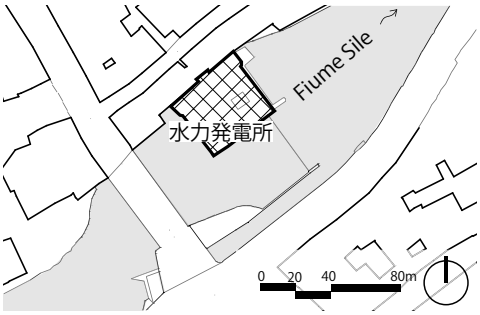
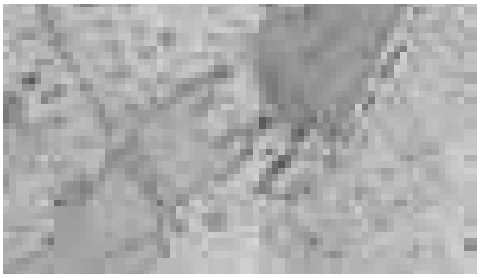
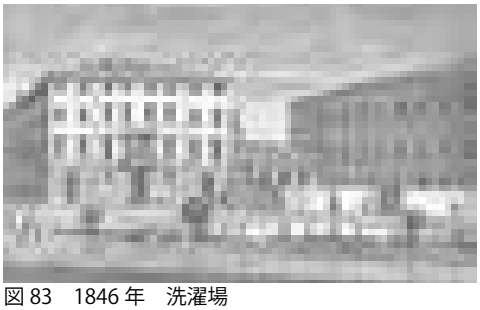


図 81　水力発電所　　（作成：須長）


図 82　1811 年　不動産台帳の地図


図 83　1846 年　洗濯場
A. Zanini, L. Tiveron, *Treviso, op.cit.*

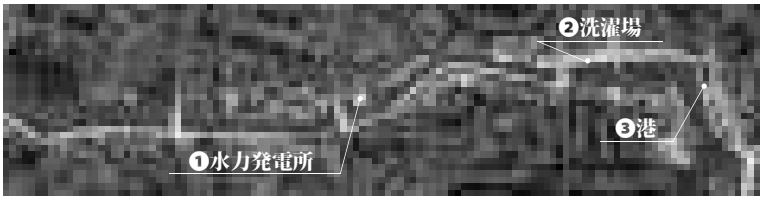


図 79　水力発電所、洗濯場、港の位置（作成：須長、真島）

ここからは、河川および運河についてそれぞれの特徴を見ていく。まず、トレヴィーゾの発展と深く結びついてきた都市の南側を流れるシーレ川を掘り下げる（◆図 78、79）。シーレ川の豊富な水量を利用して産業を興し、また舟運としても重要な川であった。また、サンタ・マルゲリータ通り（Riviera Santa Margherita）にはシーレ川に沿って、アーチの連続するポルティコを施した建築が並び、この界隈が古くから発展してきたことを感じさせる。

シーレ川と都市空間との関係性を見てみると、シーレ川の南側には平行して街路が設けられ（側道型）、一方の北側は建物が直接川に面して建てられている（直接型）。かつてここには水辺にファサードを向けた商館も多く見受けられた。現在は多くの建物が建て替えられ、近代的な集合住宅に変化したが、いくつかの邸宅は往時の姿をとどめている。

次に主な都市の機能を見ていく。

❶水力発電所

現在、サン・マルティーノ橋の近くには、堰がつくられ、シーレ川の豊富な水量を利用した水力発電所が置かれている（◆図 80、81）。この場所には、13 世紀末から水車を利用した産業があったことが知られている。また、ヴェネツィア共和国の支配下では、共和国用の穀物を製粉し、ヴェネツィアまで運んでいたいう。1811 年の不動産台帳の地図には、21 基もの水輪が描かれ、生産拠点であったことがうかがえる（◆図 82）。また同じく 1811 年の不動産台帳から、この一帯を二人が所有していたことがわかる（左岸側は Cornaro Andrea、右岸側は Nani Apostino）（◆表 1 ）。所有者のコルナーロ（Cornaro）家はヴェネツィアの貴族であることから、共和国時代からこの頃まで所有が続いていたと推察される。ここでは、主に小麦の製粉所、また、皮なめし所や搾油所の動力としても水車は大いに利用されていた。このような川全体を塞ぐほどの水車をもつ施設は、舟運との関係のなかで建設された。

❷洗濯場

トレヴィーゾの特徴は、豊富な水を舟運や水車の動力源にするにとどまらず、都市の至る所で洗濯場という生活と密着して利用していた点である。シーレ川沿いや大運河の上流にある水門付近だけでなく、都市内を流れる 3 本の運河に面した場所も洗濯場として利用されていた。

シーレ川のかつての洗濯風景については、絵図や古写真からうかがい知ることができる。舟運が行われていた当時でも、荷揚げ場の横で洗濯をする様子が見受けられ、舟運とも共存していたことがわかる。また◆図 83 から、自然にできた河原を洗濯場として巧みに利用していたことが確認できる。さらに、洗濯物の乾燥も同じ場所で行われていた。

❸港の機能

かつてシーレ川沿いは、船着き場、税関、塩の倉庫などの港機能が並んでいた（◆図 84）。アドリア海からシーレ川を北上してきた舟は、トレヴィーゾの市壁の間を抜けて、正面に位置する荷揚げ場を目指した。1811 年の不動産台帳の地図には、「舟の広場（Piazza della Barche）」（現在のジュゼッペ・ガリバルディ広場）と書かれており（◆図 85）、舟を係留していた当時の様子がしばしば絵に描かれている（◆図 86 ～ 89）。また大運河の河口に位置する税関通り（Contrada della Dogana）には、1823 年まで税関が立地していた。さらに、港には重要なオステリアもこの税関通りにあった。

時代は下り、舟の大規模化や積載量の増加と同時に、倉庫や工場といった輸送先が市壁の外へ移転すると、荷揚げ場も下流のゴッバ橋へと移転し、都市の中心部から離れていった。そして、トラック輸送が主流になった 1975 年には、舟による輸送が激減し、舟運と都市とのつながりは薄れていったのである。現在では、荷揚げ場があったゴッバ橋付近に、船を改装した水上レストランが置かれ、かつてのトレヴィーゾの姿をとどめている（◆図 90、91）。

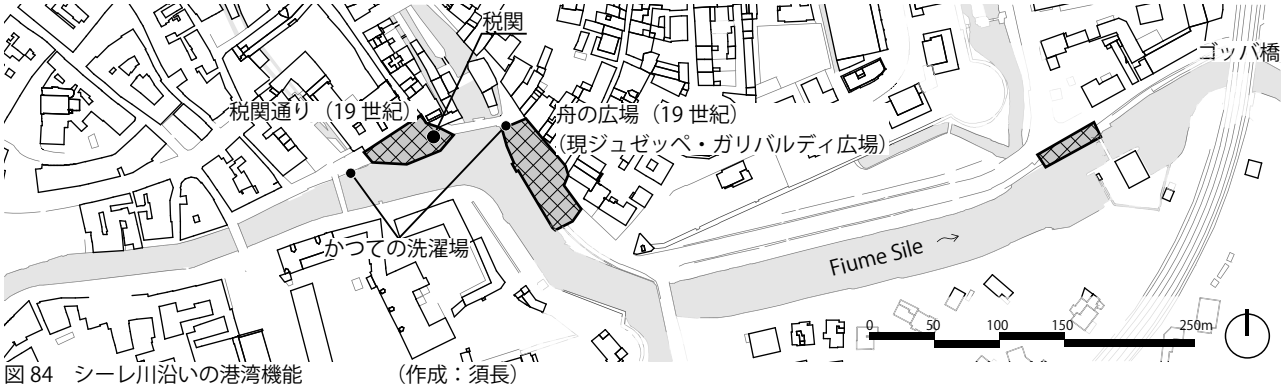


図 84　シーレ川沿いの港湾機能　　（作成：須長）

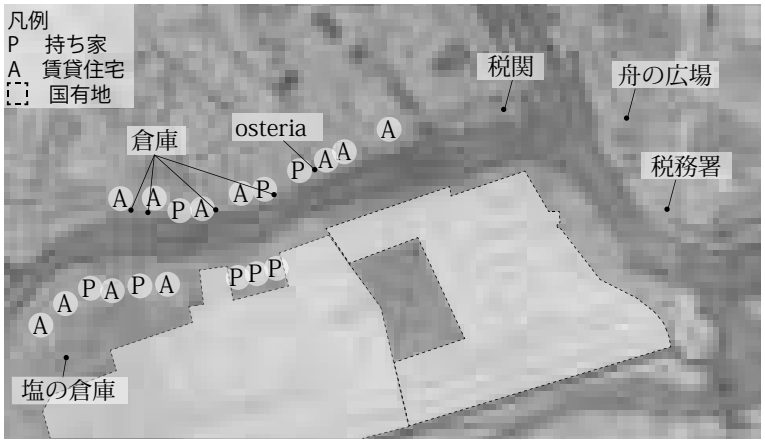


図 85　1811 年　不動産台帳の地図　　（作成：須長）



図 86　18 世紀末　旧税関（右端）
T. Basso, A. Cason, *op.cit.*



図 88　1851 年　舟の広場
A. Zanini, L. Tiveron, *Treviso, op.cit.*



図 90　かつてのゴッバ橋付近

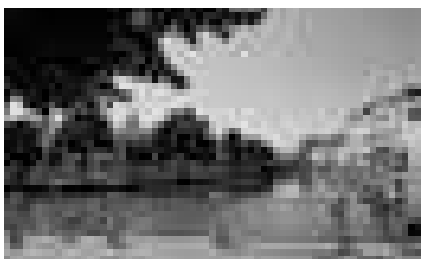


図 87　2013 年　シーレ川沿いの並木
（撮影：須長）



図 89　2013 年　舟の広場から見たシーレ川沿い（撮影：須長）



図 91　2013 年　ゴッバ橋付近
（撮影：須長）

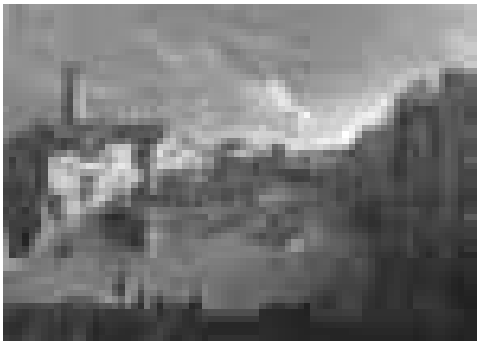
カニャン・グランド
（Cagnan Grando）



図 92　大運河の位置


図 94　元精米所


図 95　水門から大運河を望む


図 96　18 世紀中頃の水門からの風景
T. Basso, A. Cason, *op.cit.*

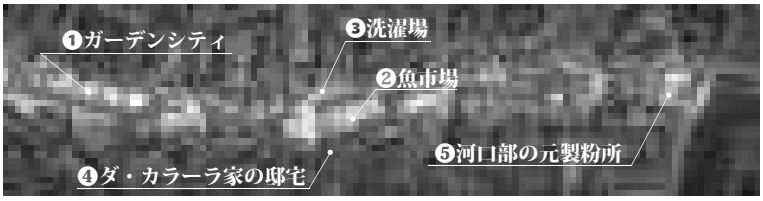


図 93　大運河周辺の研究対象地（作成：須長、真島）

代表的な３本の運河のなかで、最も幅の広い大運河（カニャン・グランド）は、多様な水景を生み出している（◆図 92、93）。上流部の比較的緩やかな密度のエリアは、緑に覆われた自然豊かな水景を形成している。

また大運河はかつて多数の水車の並ぶ一大生産拠点だった。その様子は 1685 年の I. クマン作成の絵図からもわかる（◆図 70）。1811 年の不動産台帳の地図には、水の流れを妨げる魚市場はまだ存在せず、豊富な水の流れがあったと想像される。また大運河に設置された水車は、主に製粉用であり、サン・パリジオ（S. Parisio）橋北側とサンタ・キアラ（S. Chiara）橋南側の水車がそれにあたる。それ以外にも、精米が行われたサン・フランチェスコ（S. Francesco）橋北側の水車や、紡績が行われたダンテ（Dante）橋北側の水車が存在した。これらの水車による動力がトレヴィーゾの産業を支えていたのである。現在、水車は産業としての機能は終えたものの、その一部を見ることができる（◆図 94）。

19 世紀には、運河の中心部に中洲が作られ、その上に魚市場が建設された。その周辺には水辺を意識した建築も多く存在し、人と水と街が一体となったトレヴィーゾ独自の空間を生み出している。特に運河沿いには、水辺を意識したファサードをもつ建築が多く存在することから、かつて舟が利用されていたことを想像させる。ここでは大運河の代表的な場所を掘り下げる。また舟運の航行についても考察する。

❶中洲に計画されたガーデンシティ

大運河の上流部に位置するこの場所は、市壁内ではあるが中心市街地から少し離れた近代的なエリアである（◆図 95）。そのなかで特徴的な点は、水路に挟まれた中洲の存在である。この中洲は元々サン・フランチェスコ修道院の所有であった。18 世紀中頃の絵画からは、この場所が菜園として利用されていた様子がうかがえる（◆図 96）。その後、ヴェネツィア共和国が崩壊すると国有地となった。1811 年の不動産台帳から、修道院の建物は兵舎と転用され、中洲はブドウ畑として利用されていたことが確認できる（◆図 97）。

現在、この中洲には住宅が建設されている。これらの住宅には東西の水辺を意識した計画が見受けられ、中洲という親水性を巧みに活かした広い前庭と裏庭が共存する、独自の住宅形態を生み出している（◆図 98 ～ 100）。この住宅は 20 世紀に入ってから開発されたもので、エベネザー・ハワードにより 19 世紀末から提唱された「ガーデンシティ」と呼ばれる計画都市を、トレヴィーゾ流に解釈したものと考えられる。また、敷地内の裏庭から大運河へとアプローチできる個所も存在し、近代以降の住宅のなかにも水辺とのつながりが感じられる。緑豊かなこのエリアは心地よい水辺と相まって、憩いの場として利用されている。

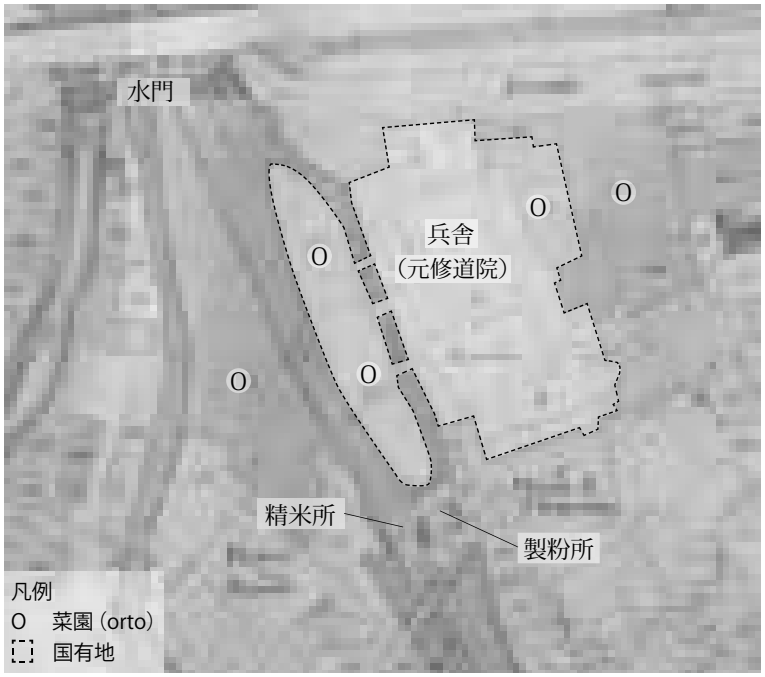


図 97　1811 年　不動産台帳の地図
元々はサン・フランチェスコ修道院の所有であった大運河の中洲は、1811 年当時は国有地で兵舎（casesrma）として利用されていた。図のように左岸と中洲は同じ所有者であったため、密接な関係性があったと考えられる。

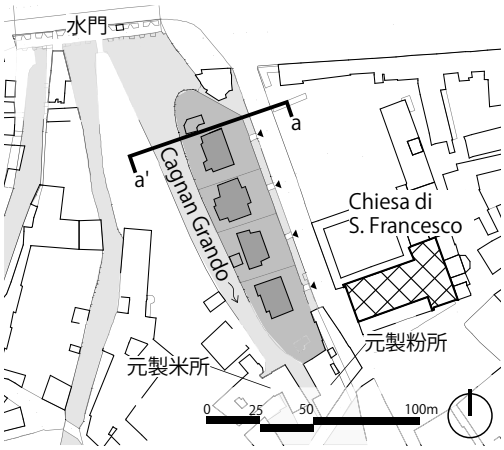


図 98　ガーデンシティの位置　　（作成：須長）

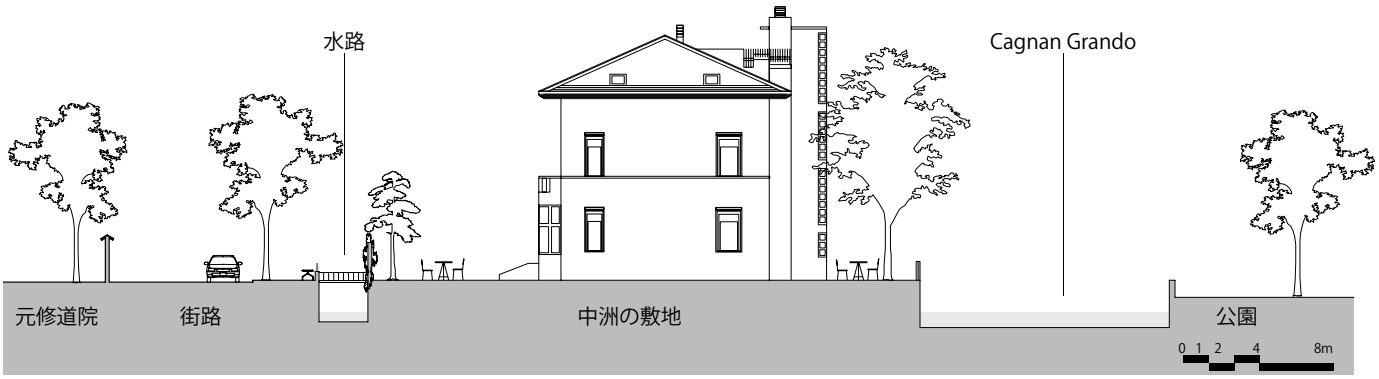


図 99　ガーデンシティの a-a' 断面図　　（作成：須長）

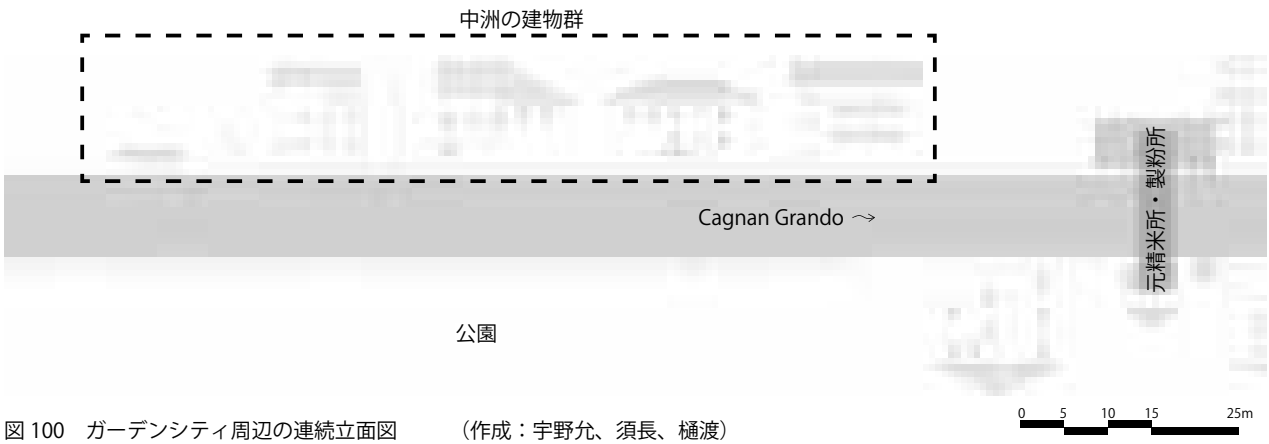


図 100　ガーデンシティ周辺の連続立面図　　（作成：宇野允、須長、樋渡）

❷魚市場

この場所に魚市場が作られたのは、意外にも新しく、1855 年のことである。建築家のボンベン（Bomben）によって、毎朝活気のある魚市場が計画された[28]（◆図 101）。この運河は、魚市場（ペスケリア）があることから、ペスケリア運河とも呼ばれる。この魚市場は大運河の中央に位置し、島のような形状をしている（◆図 102）。約 26 mの幅をもつ楕円形の島の上には、常設の屋台が２列に向かい合って並んでいる。またこの島には、階段状の水辺へのアプローチが４個所設けられており、生い茂った木々と共に自然豊かな独自の親水空間を形成している。この場所で売られている魚介類は、ヴェネツィアの中央市場から仕入れている。現在は自動車で輸送されているが、かつてはヴェネツィアからシーレ川沿いの荷揚げ場まで運ばれ、そこからは馬車によりこの場所まで運ばれていたようである。通常であれば、馬車ではなく小舟を使い、舟運でこの魚市場まで運ぶのが最も効率的に思われるが、1811 年の不動産台帳の地図を見ると、この運河を塞ぐようにして水車小屋が設置されていたことから、舟でここまで運ばれてはなかったと推測される（◆図 103、104）。

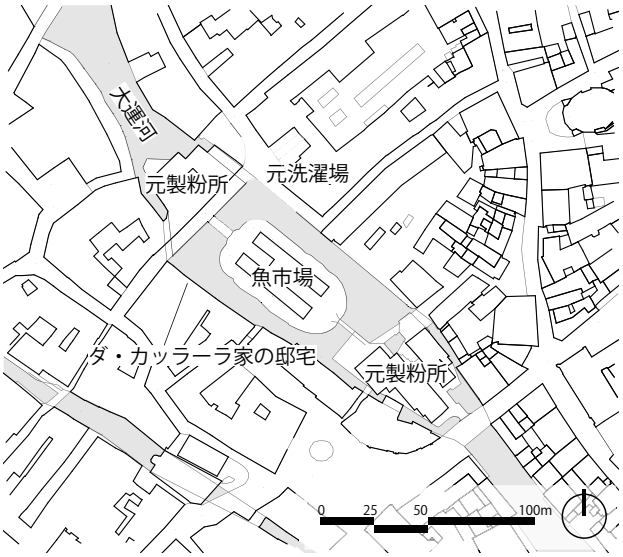


図 101　魚市場周辺　　（作成：須長）


図 102　魚市場

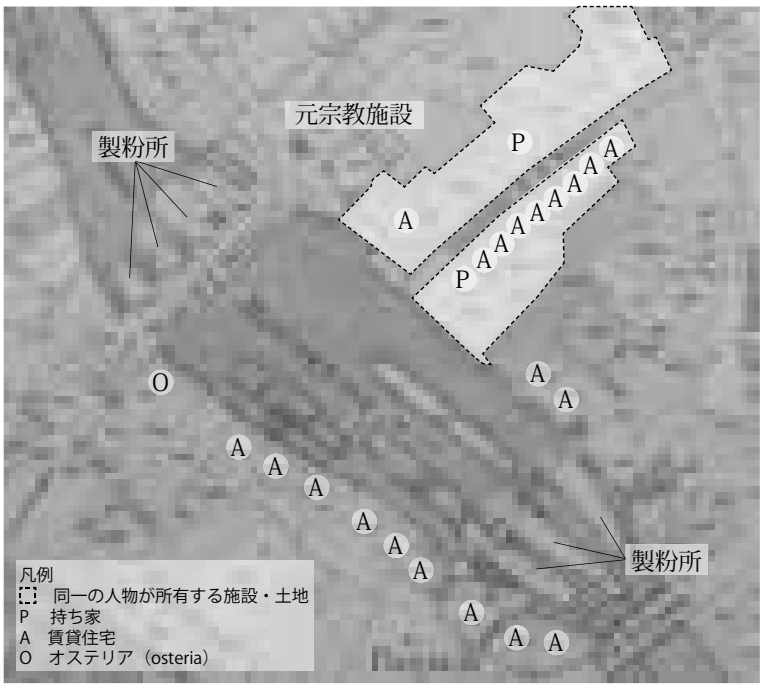


図 103　1811 年　不動産台帳の地図
魚市場周辺の水辺に面する建物は、主に住宅でその多くが賃貸物件であった。また、特徴的なのが運河の北側に面する同一の人物が所有する土地で、日本の長屋のような形態であった。


図 104　製粉所の遺構

❸魚市場に面した洗濯場

シーレ川沿いや大運河の上流に位置する水門付近だけでなく、大運河の魚市場に面した場所も、洗濯場として活用されていた。水辺に面したポルティコの空間を利用して洗濯をしている様子が 20 世紀初頭の写真からうかがえる（◆図 105）。この地区は、1811 年の不動産台帳によると、サン・パリジオ通り（Contrada di S. Parisio）に沿って賃貸の住宅の並ぶ、庶民的な地区であったことがわかる（◆図 103）。水辺に面したポルティコのある建物と洗濯風景は、まさにトレヴィーゾ独自の水景を生み出している（◆図 106）。

❹ダ・カッラーラ家の邸宅 （現カッサマルカ財団）（◆図 107、108）

ダ・カッラーラ家の邸宅には 13 世紀のフレスコ画が残されていることから、その時代にはすでに存在していたとされている。建物は大運河とパレストロ通り（Via Palestro）の両面にファサードを向けている。運河側の 1 階には五つのポルティコが設けられ、舟が横付けできた。物資はポルティコ部分の荷揚げ場から、奥にある倉庫に運び込まれたことが想像される。通りに面した部分には商いや商談をするスペースが設けられ、2 階は居住スペースとなっていた。この建物は、1987 年に 1 階がギャラリーとなった複合文化施設にレスタウロされた。1990 年代は外観の趣をそのままに、運河側のポルティコには水が引き込まれ、かつての姿をとどめていたが、現在は運河の部分は埋め立てられている。

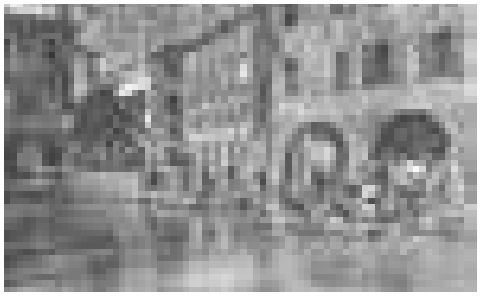


図 105　20 世紀初頭　洗濯場
Toni Basso, *Un saluto da Treviso : centododici vecchie cartoline illustrate*, Treviso: Canova, 1973.



図 106　2013 年　元洗濯場
（撮影：須長）



図 107　ダ・カッラーラ家の邸宅　運河側の外観



図 108　魚市場周辺の立面図　（作成：宇野允、須長、樋渡）

❺大運河の河口付近に位置する元製粉所

最後に大運河がシーレ川に注ぐ河口付近についても触れておく（◆図 109）。ここは魚市場周辺と違い、観光名所でもなく、ごく一般的なトレヴィーゾの風景の広がる場所である。こうした素通りしてしまうような場所にも、かつての姿を思い起こさせる重要な価値が眠っている。ここでは、その事例を挙げておく。この河口には、16 世紀にはすでに水車が存在しており、1685 年の I. クマン作成の絵図史料にも描かれている（◆図 70）。また、1811 年の不動産台帳から、東側の水車はカリタ修道会のオスペダーレが所有し、小麦の製粉所として利用され、一方、西側の水車は個人の所有で紡績所（filatoio）に利用されていたことがわかる（◆図 110）。

1906 年のルイジ・プレテ（Luigi Prete）による水車の取り替え計画から当時の建物用途を読み取れる（◆図 111、112）。そこには製粉所や倉庫のほかに事務作業をするスペース（studio）がある。さらに、馬小屋（stalla）と干し草置き場（fienile）もあることから、馬を使って荷を運んでいたと想像され、平面図から、人の馬との動線が分けられていたこともわかる。

現在、西側に立地したアーチの施された建物は建て替わっており、橋の上の木造の建物は取り壊されている（◆図 113、114）。一方、東側に位置するオスペダーレが所有していた建物は、そのままの状態で維持されている。この建物の下を水が流れる様子はトレヴィーゾならではの光景である。



図 109　大運河の河口付近

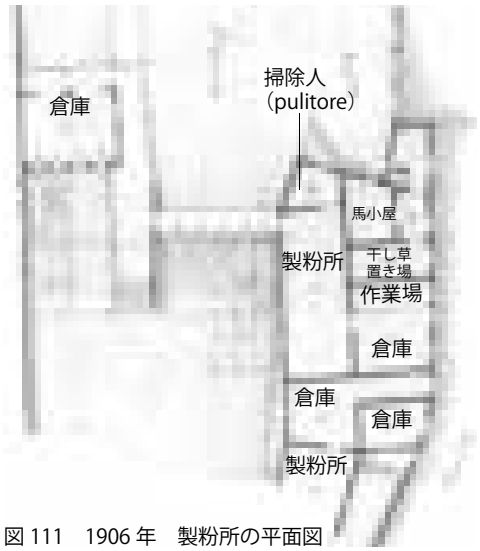


図 111　1906 年　製粉所の平面図
B. Bonaventura, I. Zucchegna (a cura di), *Acque e Roste Trevigiane*, Maserada sul Piave: Monti Zoppelli, 2003.

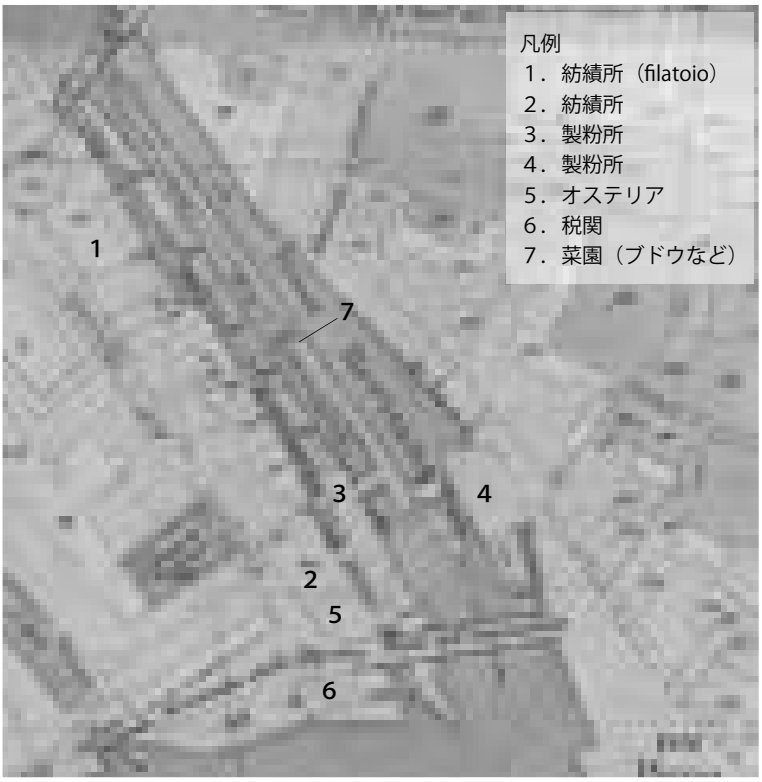
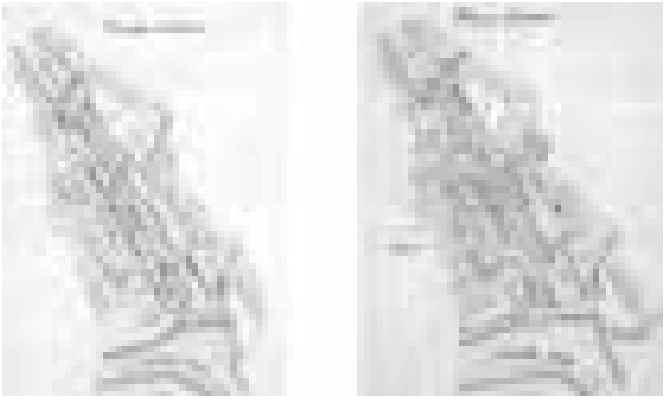


図 110　1811 年　不動産台帳の地図


図 112　（左）1906 年改修以前、（右）改修以後の地図
改修以前は両岸に位置する製粉所をつなげていないことがわかる。　*Ibid.*

■大運河の舟運と水車の立地

このように、産業を支えてきた水車はトレヴィーゾにとって非常に重要な施設であった。そこで、最も水車の多い大運河に焦点を当て、この運河がいつから産業空間として利用されたのか、舟運と水車の立地に注目しながら、運河の機能の変遷を考察する。

現在、トレヴィーゾで一番川幅の広い大運河は水門で水量をコントロールされているが、もともとは自然河川のボッテニガ川であった。16 世紀の市壁に囲まれるまでは、舟運が行われていたと推測される。その根拠として、大運河沿いには、舟から荷揚げしていたと想像される大きな開口部を配する建物が運河側に立地しているからである。なかでも大運河との関係性が強い例として、魚市場付近に建つ、水辺に開放的なポルティコを施した 13 世紀のダ・カッラーラ家の邸宅が挙げられる（◆図 108）。このダ・カッラーラ家の邸宅でも、大運河から直接荷揚げを行っていたと言われている。また、サン・フランチェスコ橋の南側の建物にも、運河側の壁面に大きな開口部跡があり、運河との関係性が強かったことがわかる（◆図 115）。この建物は開口部の様式から 14 世紀前後に建設されたと推測される。トレヴィーゾではシーレ川のサン・マルティーノ橋で 13 世紀末から水車が利用されていたが、この地域においては舟運が不可欠であったため、大運河で水車が使い始められるのは、それより遅い時代であると思われる。

大運河の河口には、大運河に沿って造船所通り（Via dello Squero）がある。その名から、この辺りに造船所（quero）があり、そこまで舟が入っていたと考えられる。現にこの場所には水辺に面してポルティコが施された建物が立地しており、周辺の建物とは違う様相を見せる（◆図 116）。また 16 世紀には、ダンテ橋の北側に水車が存在していたことから、この時点で舟運機能が失われつつあったと言える[29]。おそらく、ヴェネツィア共和国の指導の下、堅固な都市づくりのために、水門の計画と共に運河が整備され、同時に舟運から水車へと運河の利用目的が切り替わっていったのではないかと想像される。その後、1685 年の I. クマン作成の絵地図（◆図 70）には、運河上に多数の水車が設置されており、もはや舟運としての機能は失われ、一大生産拠点として成り立っていたことが推察される。



図 113　20 世紀初頭　製粉所
T. Basso, *Un saluto da Treviso, op.cit*.



図 114　2013 年　元製粉所
（撮影：須長）



図 115　運河に面した開口部跡



図 116　造船所通り

カニャン・デ・メツォ（Cagnan de Mezo）

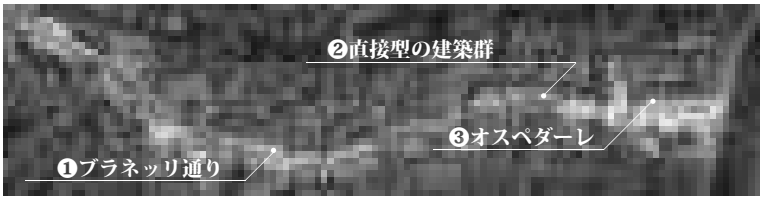


図 118　メツォ運河周辺の研究対象地（作成：須長、真島）

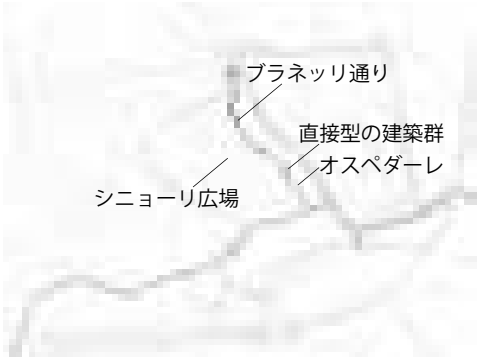


図 117　メツォ運河の位置

代表的な３本の運河のなかで、中央を流れるメツォ運河（カニャン・デ・メツォ）のメツォとは、イタリア語で中央、真ん中を意味するメッツォ（mezzo）の方言である（◆図 117、118）。この運河の特徴は、水と建物の近さとその密度にある。そのなかで最も特徴的な場所が上流部の運河に面してポルティコが続くエリアである。そこにはレストランも設けられ、市民の憩いの場となっている。運河の中流部に位置する、狭い運河幅とそこに直接立ち上がる建築群が織りなす水景は、どこかヴェネツィアを彷彿させる。またこの運河の下流部は、かつてオスペダーレの建物であったパドヴァ大学の敷地内を流れ、構内に水辺空間を提供している。この運河にも水車は設置されていたが、規模はあまり大きくない。また舟運があったと思われる痕跡もいくつか残されている。

❶ブラネッリ通り（Sottoportico ai Buranelli）―賑わいのある界隈

トレヴィーゾで最も印象的な風景はこのエリアだろう（◆図 119）。メツォ運河の上流に位置するこの場所は、左岸にポルティコをもつ建物が並び、右岸には運河から直接建ち上がる建物が並ぶ魅力的な空間を形成している（◆図 120 ～ 122）。


図 119　ポルティコと水辺の共演する風景（撮影：須長）

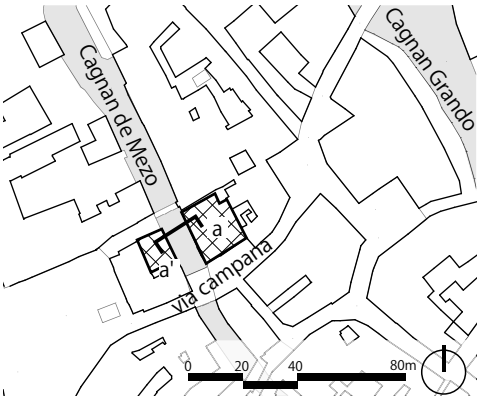


図 120　断面図の位置

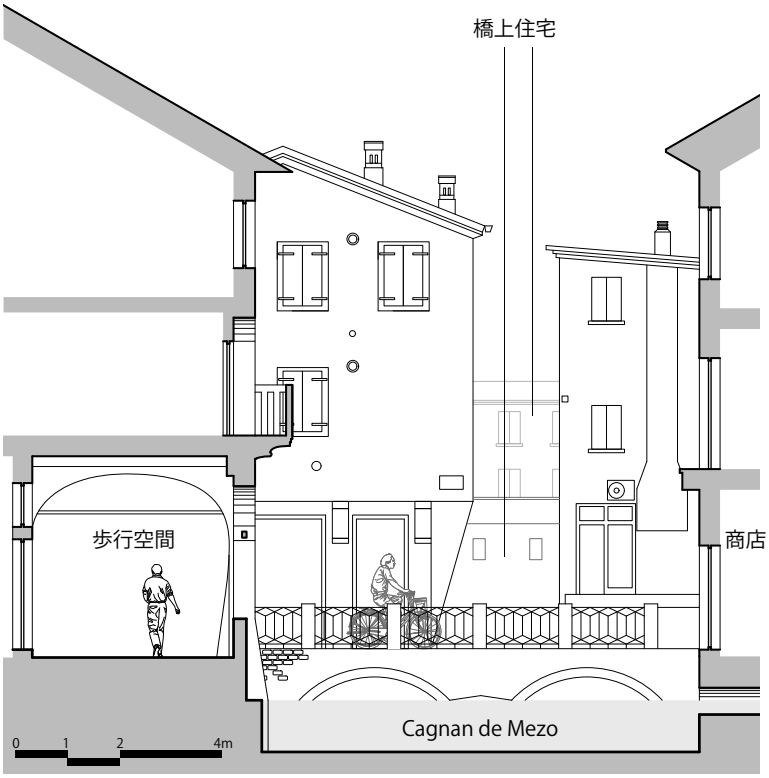


図 121　a-a' 断面図　（作成：真島）

1811 年の不動産台帳からは、工房（ボッテーガ）の集中するエリアであったことが読み取れ、かつては生産活動の盛んな活気に満ちた場所であったと推測される（◆図 123）。たとえば運河に面した染物のボッテーガでは、運河の水を直接利用していたと考えられる。その記憶が現在も継承されていることがこの通りの親水性を思わせる所以かもしれない。さらにこの界隈には、劇場やオステリアもあることから、人の集まる賑わいのある場所だったと想像される。

左岸のブラネッリ通りは、かつてヴェネツィアのブラーノ（Burano）島で採れた魚を売る商人が住んでいたことから、この名がついたという [30]。そのため、メツォ運河はブラネッリ運河とも呼ばれる。現在、ポルティコは公共道路としてだけでなく、レストランの屋外席としても活用されている（◆図 124）。ポルティコの屋外席では、水辺と美味しいヴェネト料理を同時に楽しむことができるために、多くの客で賑わいを見せている。更に、80cm ほどの腰壁に腰かける人や、水面を覗き込む人、ベンチに友人と座っておしゃべりする人など、この空間は多くの人に親しまれており、高い公共性と親水性を獲得している。

また、建物の２階の外壁には滑車がついていることから、水面から２階に荷物の揚げ降ろしをしていたことが予想でき、今では存在しない舟運もあったと想像される。一つの建物は小さなものだが、住居の機能だけでなく、移動、舟運、そして憩いの場として、都市のインフラの役割を担う重要な存在となっている。都市と建築がかい離する昨今の日本では見られない風景がここにはある。

対岸にはポルティコはないが、高い親水性があったと言える。対岸の建物には、１階に滑り出し窓があり、さらに、付近に必ず鉄製のフックが付いている。これは、開閉可能な桟橋の鎖を引っかけるフックで、ここでは桟橋が河岸の代わりを果たし、１階から荷物の揚げ降ろしを行っていたと予想される。ポルティコをもたないために、それが可能だったのである。現在その桟橋は存在しないが、右岸の建物も積極的に水辺と関わっていたことがよくわかる。

また、右岸の建築には、断面図に現れる基礎部分の小さな空間に、もう一つ重要な特徴がある。この空間はアーチによって支えられており、運河の水が流れていくように設計されている。これは運河に張り出して増築した際、水の流れを妨げない工夫だと考えられる。

このように、メツォ運河の上流部は親水性の高い空間を現在もとどめている。静かな水辺と整然と連なるポルティコが生み出す空間は、水都ヴェネツィアにもあまり見られないトレヴィーゾ 独自の水景を形成している。

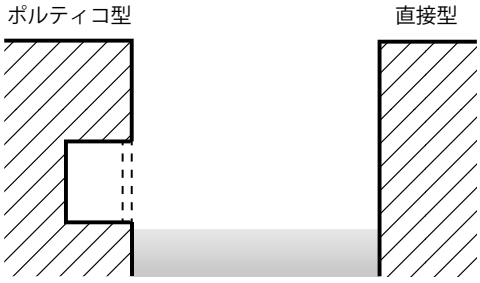


図 122　模式図


図 124　レストランの屋外席として利用されるポルティコの空間

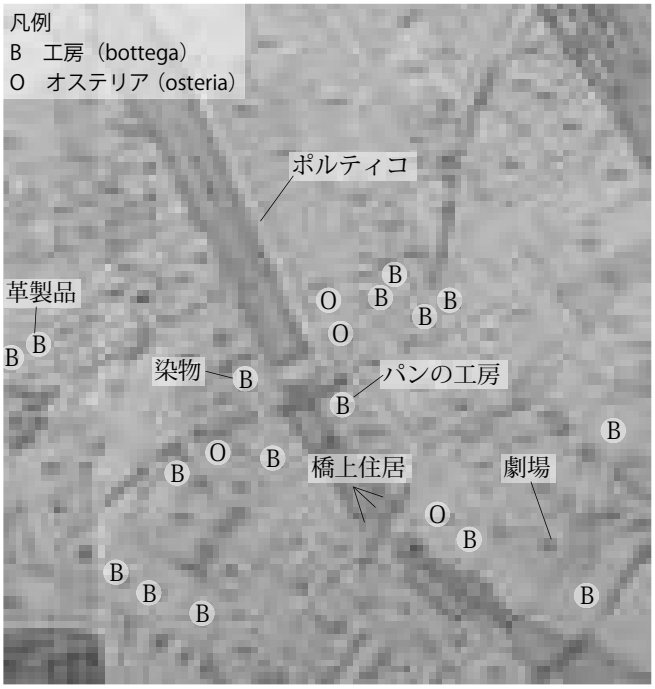


図 123　1811 年　不動産台帳の地図

❷直接型の建築群―運河に沿って直接建築が建つ地域

メツォ運河の下流に位置するこの場所は、運河に対して直接型の建築が建ち並び、ほとんどの建築が運河に面して煙突を配した独自の景観を形成している（◆図 125）。煙突が運河沿いを向いているのは、運河と平行な街路にメイン・ファサードを持ち、運河が建物の裏側になっているからだと考えられる。さらに注視すると、この運河の左岸側は煙突が２階から伸び、右岸側は１階から伸びていることがわかる（◆図 126 ～ 128）。この違いは、生活の中心となる台所がどこに設けられているかによる。左岸側にはサンタ・マリア・デイ・バットゥティ（S. Maria dei Battuti）広場に面して、１階に商店や飲食店が並んでいる。そのため２階より上が居住空間となり、そこには排煙が必要な台所が設けられる。これは、1811 年の不動産台帳からも、１階は飲食店であるオステリアや工房（ボッテーガ）のような住居以外の用途であったことが読み取れる（◆図 129）。ここには 1904 年から現在まで続くオステリア・ルアナ（Osteria Luana）があるように、街の歴史や性質を地域住民がしっかりと受け継いでいるのである（◆図 130）。人と建築とが一体になって、自然と向き合い、そして順応していると言える。



図 125　運河沿いに直接建ち並ぶ建築群

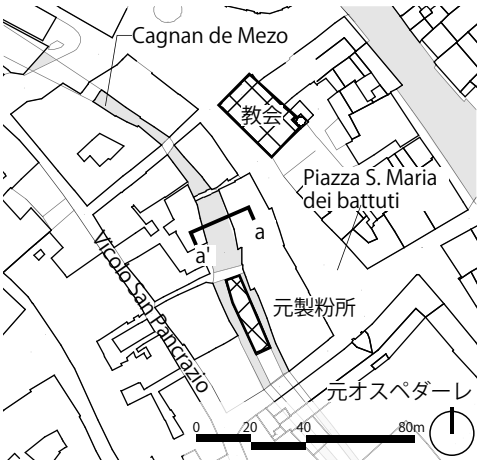


図 126　運河に沿って直接建築が建つ地域

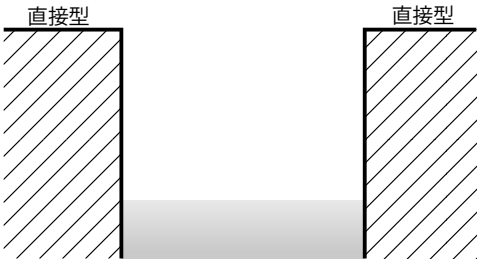


図 128　模式図

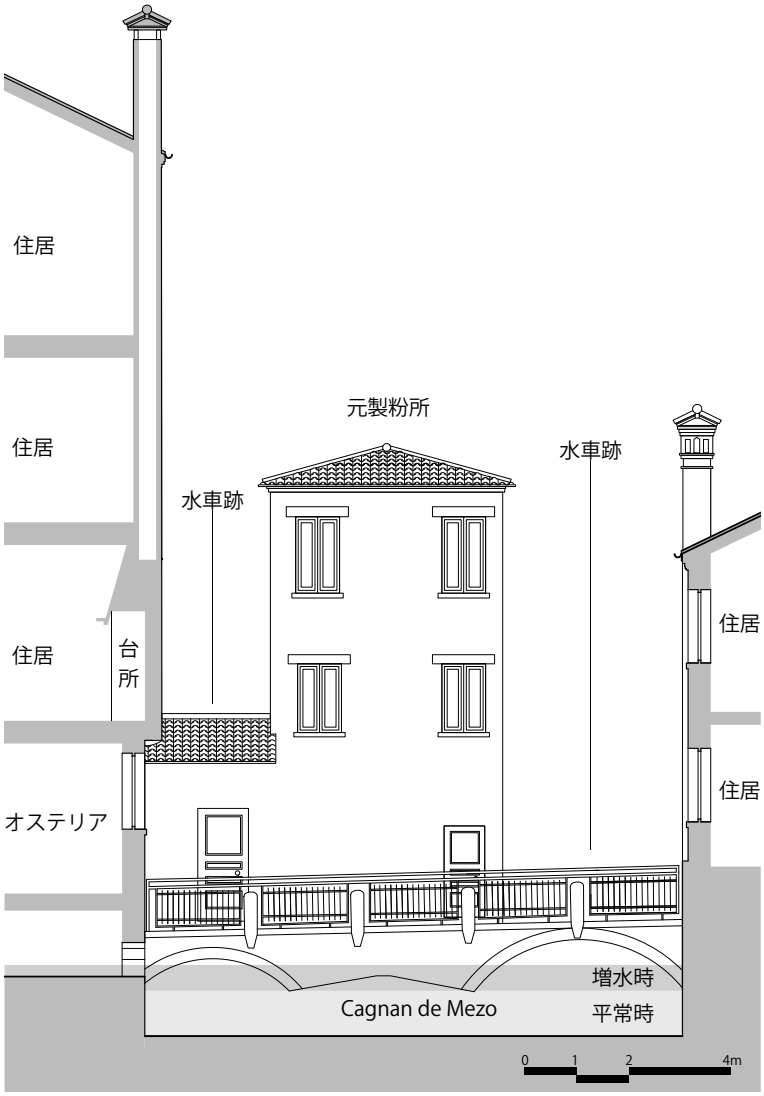


図 127　a-a' 断面図　（作成：須長）

もう一つ注目すべき点は、左岸側の建築に設けられた、1階下部の空間である（◆図131）。アーチ状の開口が印象的なこの個所は、かつて運河に張り出して増築した際、水の流れを妨げないために工夫されたものだと推測される。

一方、右岸側のサン・パンクラツィオ通り（Vicolo San Pancrazio）には、このような商店が並ぶことはなく、落ち着いた住宅街である。1811年の不動産台帳でわかるように、1階から賃貸の住宅であったことから、当時から左岸とは異なる雰囲気であっただろう。このように都市のコンテクストが現在もこの場所の風景を形成しているのである。

メツォ運河上には、かつてオスペダーレが所有していた小麦の製粉所がある。1811年の不動産台帳の地図から、二つの水車が確認でき、製粉所の左右に設置されていた。橋は水路に合わせて二つのアーチを施している。そのアーチをくぐった水路にはボーヴァ（Bova）と呼ばれる水量を調整する板を固定するための跡や、サルトと呼ばれる落水用の仕掛けを現在も見ることができる。

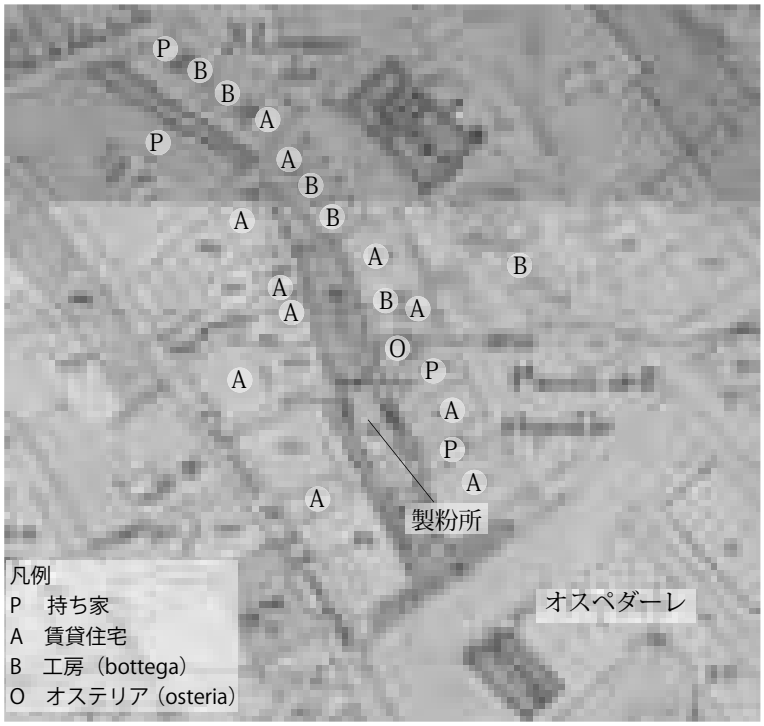


図129　1811年　不動産台帳の地図


図130　オステリアの窓から運河沿いを望む　（撮影：真島）


図131　直接型建築の1階　（撮影：道明）

❸広大な敷地をもつオスペダーレ

シーレ川と合流するメツォ運河の下流に位置するオスペダーレは、シーレ川とサンタ・マリア・デイ・バットゥティ広場に挟まれた広大な敷地をもつ（◆図 132、133）。この場所はメツォ運河の上流部のように高密な土地利用とは異なり、広い敷地で、比較的規模の大きい施設である。ローマ時代の市壁の外側に立地していることから、建設当時は粗密な空間が広がっていたと想像される。

オスペダーレの起源はトレヴィーゾの同業者組合（università）の活動があった 13 世紀後半にさかのぼる。1261 年、聖職者でない信徒会（コンフラテルニタ）のスクオーラ・デイ・バットゥティ（Scuola dei Battuti）が設立され、この信徒会によって、14 世紀初めに社会福祉事業を目的とした救護院（オスペダーレ）が興された[31]。現在は当時の壁と柱廊の一部が発掘されており、敷地内に見ることができる（◆図 134、135）。

現在の建物は広場側にロンバルディア様式の正面を向け、シーレ川沿いは、かつての税関（Palazzo della Dogana）が隣接する複合施設となっている（◆図 136）。また、敷地内にはサンタ・クローチェ（S. Croce）教会も立地し、中庭に正面を向ける（◆図 137）。この複合施設は、カッサマルカ財団によって購入され、1999 年 10 月、施設の一部を大学として使い始めた。

また、メツォ運河をまたぐようにして位置するこの敷地には、水車を利用した製粉所があった。かつてトレヴィーゾには、豊富な運河の水量を活かすべく水車を動力とした産業が発展しており、主食である小麦を挽く製粉業は特に重要であった。

1811 年の不動産台帳から建物用途と所有者を把握することができる（◆図 138）。オスペダーレ所有の製粉所は、メツォ運河に 3 個所、大運河に 1 個所あることから、敷地の内外に製粉所を所有し、一大産業を築いていたことがわかる。オスペダーレの敷地内には、三つ水車が描かれており、メツォ運河を分岐させ、水量を調整していたことが確認できる。より狭い水路を使い、水車を回していたようである。三つの水車のうち二つ（分流した水路の左側にあったもの）は無くなってしまったが、右側の水路には今も水流によって回る水車が存在する。

現在、唯一残った水車は展示用で、観賞するために鉄骨の橋が架けられ、そこから水車の回転を眺めることができるほか、メツォ運河の上にまたがる建物には屋外テラスが設けられており、どちらからも水車や水の流れを感じられる（◆図 139）。水車を動かす装置や水の落差も残されており、こうした技術的な部分は維持されていることがうかがえる。

このように、時代の移り変わりとともにその用途を変え、水車による動力が不必要になった現在でも観光資源として利用されている。日常的には学生や市民の往来がある程度だが、カフェテリア開催のイベントが行われる際、この歴史的空間の水辺に大勢の人が集まり、イベントを楽しむ風景も見られる。

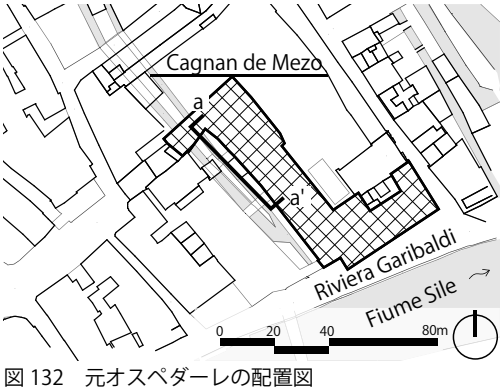


図 132　元オスペダーレの配置図

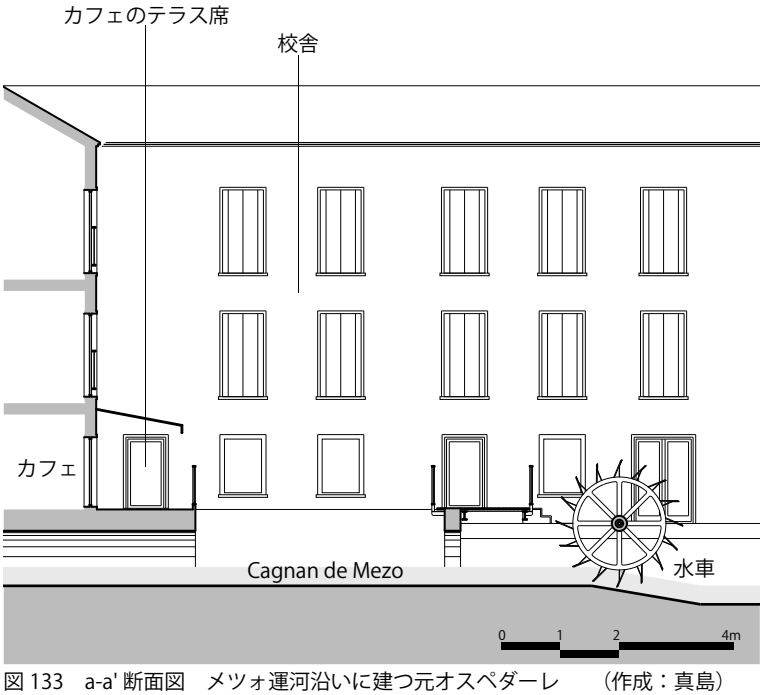


図 133　a-a' 断面図　メツォ運河沿いに建つ元オスペダーレ　（作成：真島）

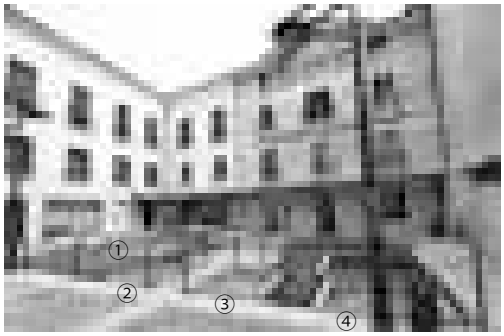


図 134　敷地内の 14 世紀前半の遺構

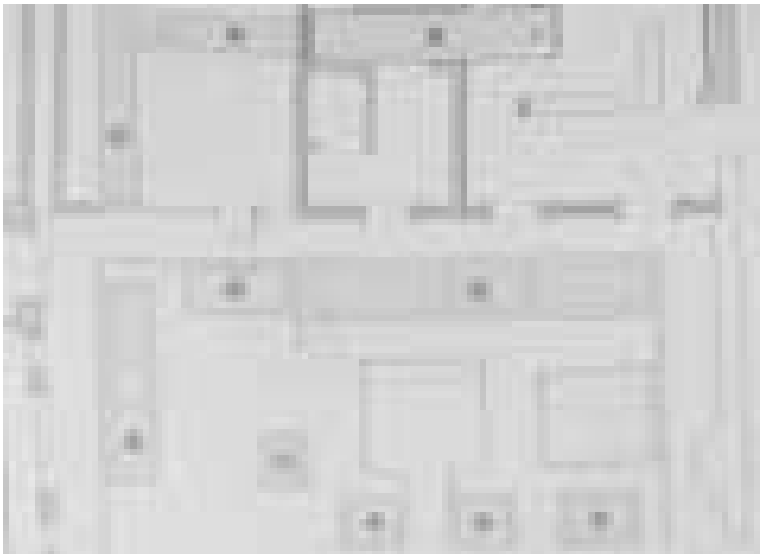

図 135　14 世紀前半の遺構を示した平面図（現地説明板より）
①②③④：柱廊／①と⑤の間：入口／⑥⑦⑧：１階の壁、倉庫


図 136　元オスペダーレの正面


図 137　サンタ・クローチェ教会

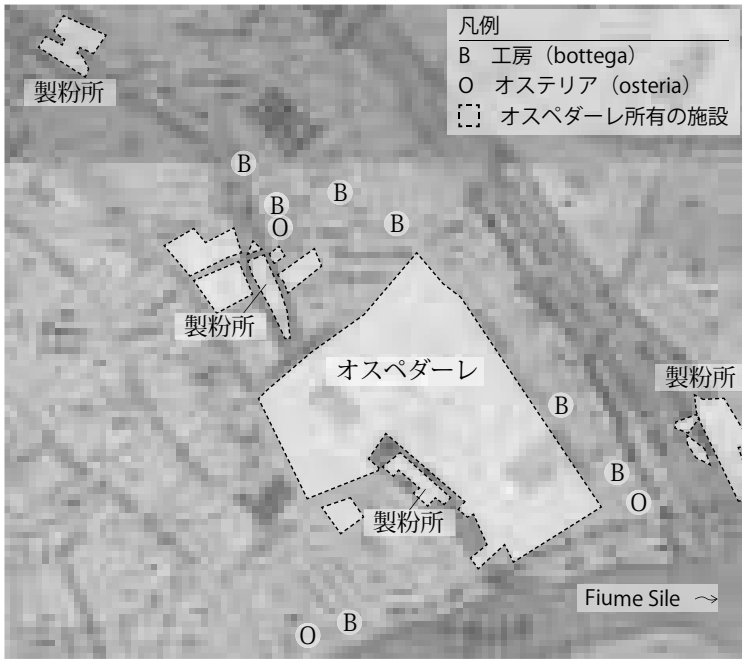


図 138　1811 年　不動産台帳の地図　オスペダーレ所有の建物
製粉所：大運河１個所、メツォ運河３個所


図 139　元オスペダーレの水車とカフェテラス
（撮影：須長）

カニャン・デッラ・ロッジア（Cagnan della Roggia）

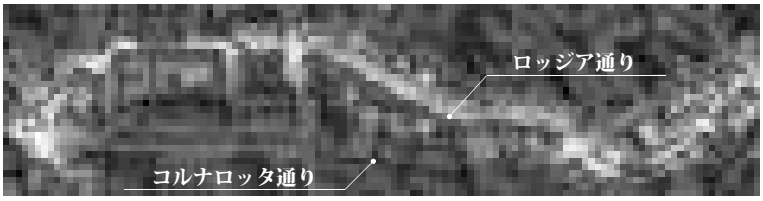


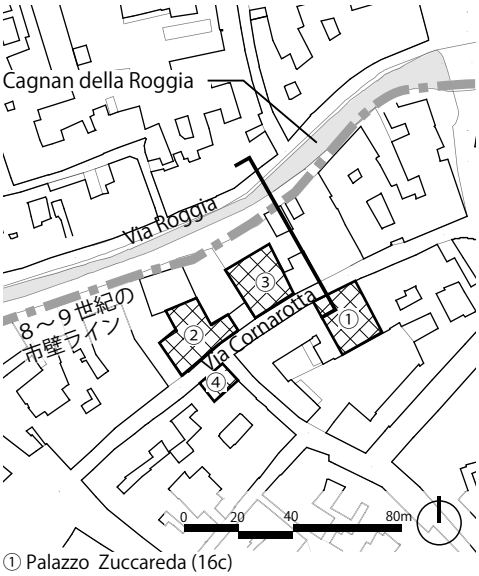
図 141　ロッジア運河周辺の研究対象地（作成：須長、真島）


図 140　ロッジア運河の位置

●ロッジア運河周辺の地域―ロッジア通りとコルナロッタ通り

市街地の中心から少し西側に外れた場所に流れるのが、ロッジア運河である（◆図 140、141）。この運河は、水車もなく、舟運の痕跡も少ないことから、ほかの運河とは違った特徴をもつ。

ロッジア運河（Cagnan della Roggia）は８～９世紀に建設されていたとされるローマ時代の市壁ラインにあたる（◆図 142）。この運河沿いの特徴は、運河から直接建ち上がる直接型の建築が少なく、ローマ時代における市壁の内側にあたる左岸側では裏庭を配し、一方の市壁の外側にあたる右岸側には街路が運河に平行していることである。つまり、建物－庭－運河－街路－ポルティコを施した建物、というほかの運河ではあまり見られない空間構成である（◆図 143、144）。



① Palazzo Zuccareda (16c)
② Palazzo Bomben （現ベネトン研究財団）
③ Palazzo Caotorta （現ベネトン研究財団）
④ Torre del Visdomino (13c)
図 142　ロッジア運河周辺

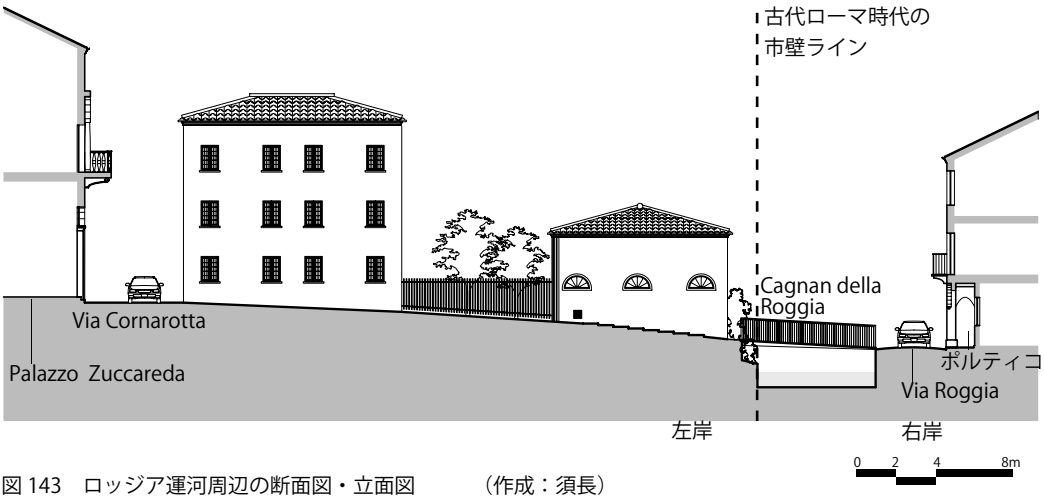


図 143　ロッジア運河周辺の断面図・立面図　　（作成：須長）

左岸側は比較的広い敷地割になっており、大運河やメツォ運河ほど高密ではなく、どこか落ち着いた雰囲気を醸し出している。それは、コルナロッタ（Cornarotta）通りに面して、現在、国防省警察に使用されている 16 世紀のパラッツォ・ズッカレダ（Palazzo Zuccareda）や現在ベネトン研究財団の所有するパラッツォ・ボンベン（Bomben）やパラッツォ・カオトルタ（Caotorta）などが並び、風格のある空間を形成しているためだと考えられる（◆図 145）。1811 年の不動産台帳から、コルナロッタ通りに沿ってズッカレダ家、ボンベン家、カオトルタ家の所有地を把握することができる（◆図 146）。これらのほかにも所有者と居住者が同じ持家タイプの住宅が多く、当時から格式高い空間であったことが想像できる。またパラッツォのような邸宅には、運河に面して裏庭が設けられることが多く、それにより緑豊かな水景を形成している。現在、パラッツォ・カオトルタはベネトン研究財団の図書館として利用されている。この図書館は主にヴェネト州やそのなかでもシーレ川流域に関する書籍を所蔵し、一般的に開放されているため、利用しやすい。この図書館の運河側にある部屋には、大きな窓が施されている。裏庭とロッジア運河を感じる開放的な室内空間となっており、この窓際の席は格別である（◆図 147）。

一方、８～９世紀の市壁の外側とされる右岸側では、車１台がやっと通れる幅 3.7m のロッジア通りが運河に平行している（◆図 145）。そのロッジア通りに沿って、ポルティコを施した建物が並ぶ。このことから、この地域は狭い通りなどヒューマン・スケールで形成した地域であると推測できる。1811 年の不動産台帳の地図から、左岸に比べ、圧倒的に敷地割が狭く、空間構成の違いは明らかである（◆図 146）。またポルティコを配したスキエラ型の建築の並ぶ賃貸住宅となっていることも読み取れる。左岸とは住民の社会的階層も違っていたことが想像され、人の行き交う雰囲気も異なっていたと思われる。

こうした歴史的な特徴を現在もなお持続していることが、トレヴィーゾならではの風景を生み出しているのである。

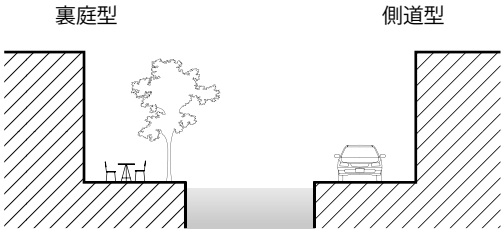


図 144　模式図


図 145　ロッジア運河沿い
（左）ベネトン研究財団
（右）ロッジア通り沿いのポルティコのある住宅

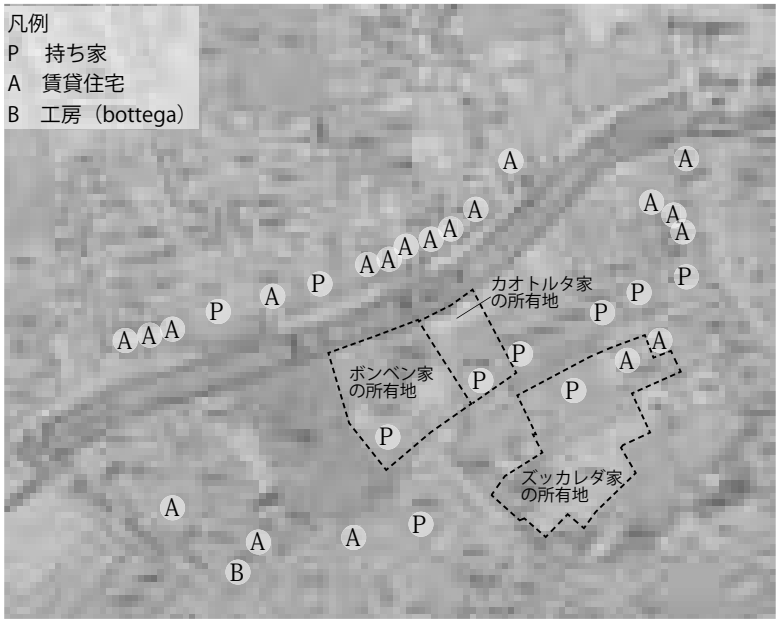


図 146　1811 年　不動産台帳の地図


図 147　図書館の席からロッジア運河を望む

カニャン・デル・シレット（Cagnan del Siletto）

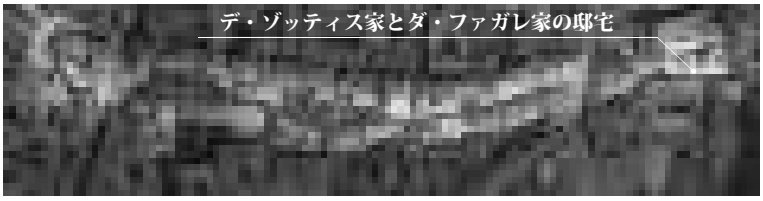


図 149　シレット運河周辺の研究対象地（作成：須長、真島）

●シレット運河周辺の地域―デ・ゾッティス家とダ・ファガレ家の邸宅

ロッジア運河から続くシレット運河（Cagnan del Siletto）は、ロッジア運河と同様に８～９世紀に建設されたとされるローマ時代の市壁ラインにあたる（◆図 148、149、155）。この運河沿いには、直接運河から建ち上がり、運河側に開口部をもつ建物が並ぶ（◆図 150）。水辺空間の分類で言うと、直接型の建築が多い。また、ポルティコが施された建物も見られる（◆図 151 ～ 153）。

1811 年の不動産台帳を見ると、８～９世紀の市壁の内側にあたる左岸には、所有者と居住者とが同一である場合が多く、その居住者は、医者、弁護士、飲食店であるオステリアの経営者などである（◆図 156）。運河側に庭のある住宅もあり、比較的住環境の良い場所であることがうかがえる。

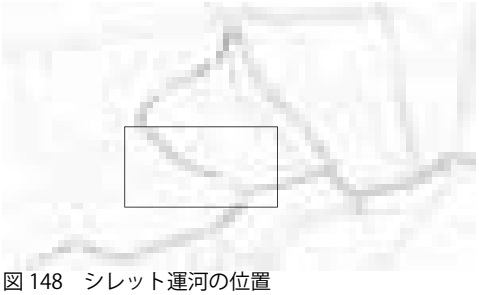


図 148　シレット運河の位置



図 150　シレット運河沿いの直接型建築



図 151　ポルティコを配するデ・ゾッティス家とダ・ファガレ家の邸宅　（撮影：道明）



図 152　イオニア式の柱が施されたポルティコ（撮影：須長）

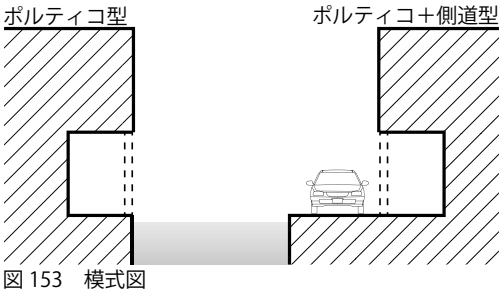


図 153　模式図

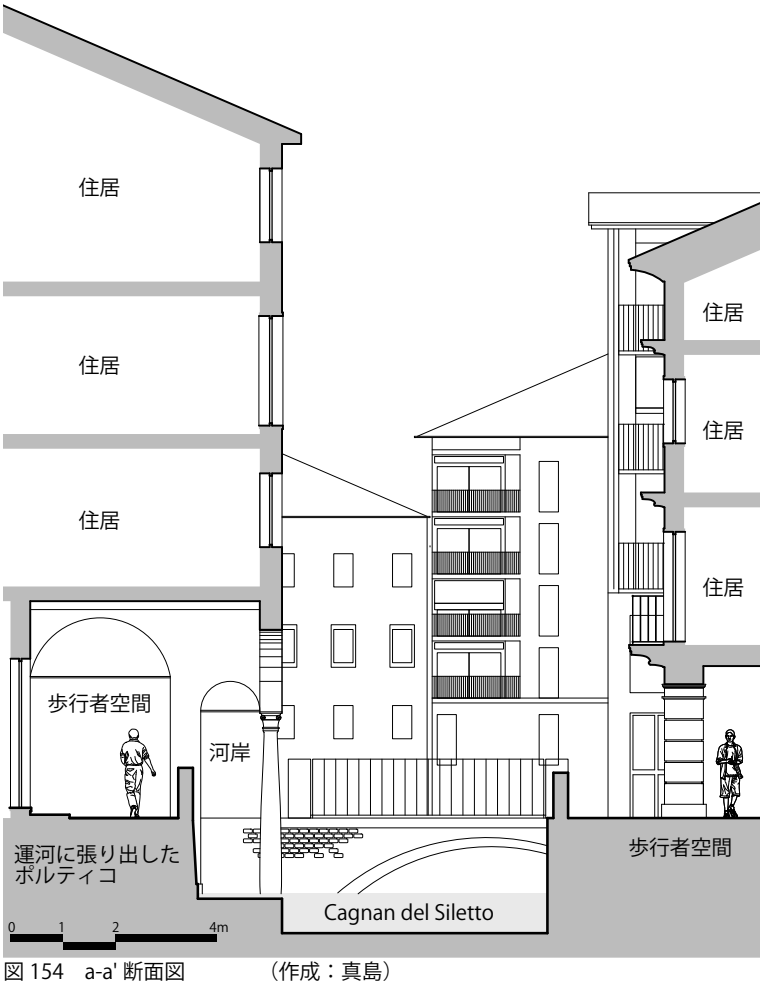


図 154　a-a' 断面図　（作成：真島）

左岸の河口付近には、15 世紀建設のポルティコを施したデ・ゾッティス家とダ・ファガレ家の邸宅（Casa dei De Zottis e Da Fagarè）が立地する（◆図 154、155）。この邸宅の正面には、ゴシック時代からルネサンス時代のフレスコ画が描かれている。1 階には、特徴的なポルティコが施されており、公共の道路に加え、運河にまで建築が張り出した 2 段階の形式をとっている。当時、船が横付けされていたかは定かではないが、舟運がここまであったことを想像させる。また、アーチを支える柱にはイオニア式オーダーを採用しており、立派な表玄関を飾る優美な姿を見せてくれる（◆図 152）。

一方、8～9 世紀の市壁の外側にあたるシレット運河の右岸は、敷地割が狭く、小さい建物が並ぶ。1811 年の不動産台帳から賃貸の住宅であったことがわかる（◆図 155）。さらに河口付近には工房や製造所が並んでいた。染物の工房があり、直接運河の水を利用していたことが想像される。また、この運河沿いで皮なめし業も行われていたことから、シレット運河は別名「皮なめし運河（Cagnan delle Scorzarie）」とも呼ばれた。皮なめし業は水を使うだけでなく、異臭を放つことから、一般的に都市の外れに位置することが多い。つまりこのシレット運河の左岸側は当時、都市の外れと考えられていたことが読み取れる。

このように、シレット運河の左岸と右岸は、歴史的に異なる性格であった。それが現在の空間構造にも引き継がれ、魅力的な風景を形成しているのである。



図 155　シレット運河周辺　　（作成：真島）

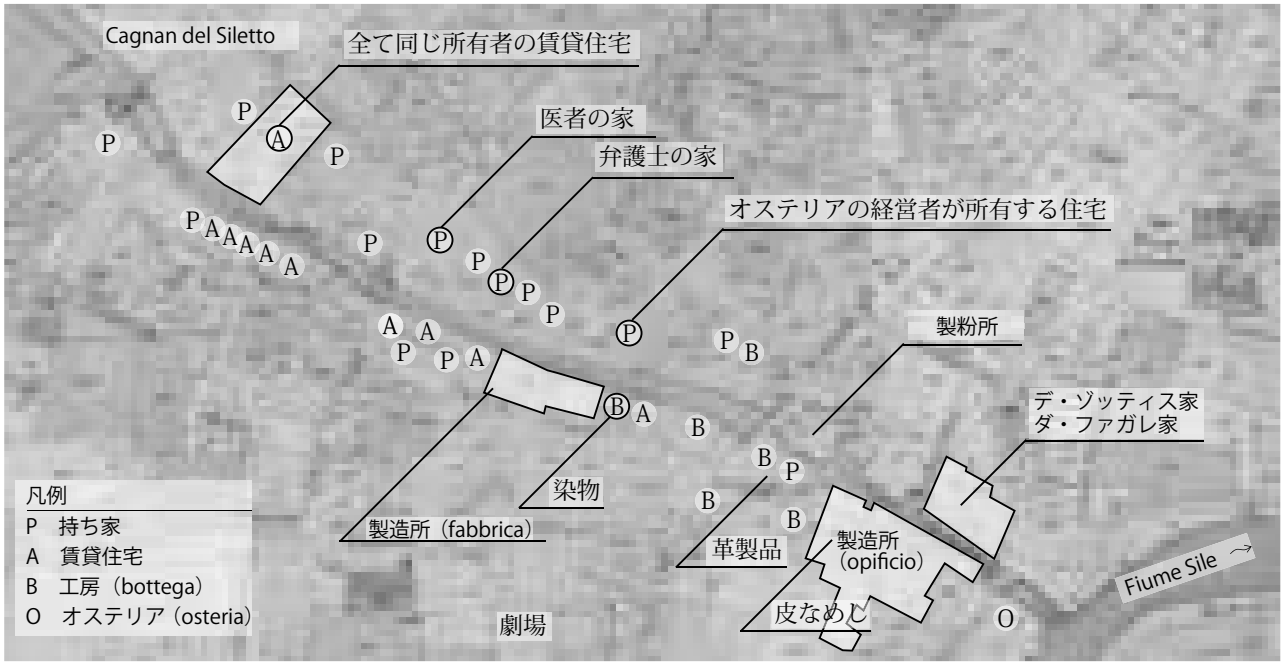


図 156　1811 年　不動産台帳の地図

用水路を活用した産業

カナーレ・デッラ・ポルヴェリエラ（Canale della Polveriera）

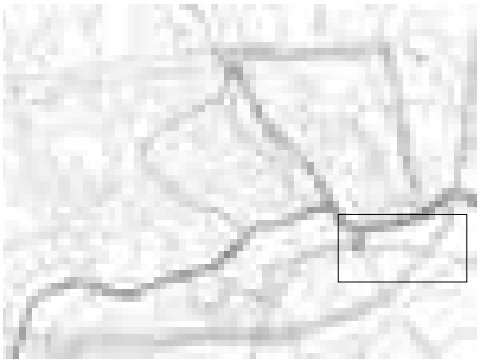


図 157　ポルヴェリエラ用水路の位置

市壁の南西部には、シーレ川の上流と下流を結ぶ用水路が流れている。この用水路は、火薬工場を意味するポルヴェリエラ（Polveriera）の名前が採用されており、ポルヴェリエラ用水路（Canale della Polveriera）と呼ばれる（◆図 157、158）。この用水路では、ヴェネツィア共和国時代に火薬を製造していたのである。

国立トレヴィーゾ文書館（旧サンタ・マルゲリータ修道院）保管の 1681 年のサン・パオロ修道院の史料からは、シーレ川沿いにあった火薬製造所の火災の影響を受け、用水路の河口に新たな火薬製造所を計画したことがわかる [32]（◆図 159）。この史料には、ポルヴェリエラ用水路の整備計画も記されている。火薬という危険物を製造するために、工場はなるべく街から離れた場所に移転させられたと考えられる。火薬を製造する過程で、材料を粉末にする必要があった。ここでも水車を用いて用水路を利用し、図中の I の建物で粉末にしていたようである。また、シーレ川沿いには桟橋があり、河川には舟も描かれている。製造された火薬は、ここからヴェネツィアまで運ばれていたと想像される。

時代が下って 18 世紀の A. プラティ作成の絵地図にも、La Monizion と記載された火薬製造所が描かれており、トレヴィーゾにとって重要な産業だったことを意味している（◆図 160）。さらに 18 世紀末の地図にもこの火薬製造所があり、水車や名称まで記載されている（◆図 161）。

1834 年に起こった大爆発によって、製造中止を余儀なくされたが、オーストリア支配下で作成された不動産台帳には「火薬製造所」であることが記されており、その面積は 10.380 m^2 に及ぶ。1848 年に火薬工場は再開し、1 日に 600 kg も生産した。しかし、オーストリア政府が撤退した後の 1854 年に競売にかけられ、1856 年、火薬工場はサンテ・ジャコメッリ（Sante Giacomelli）によって精米所にリノベーションされる。その後、Rosada &C. 社に所有され、1870 年にはイタリアで重要な精米所の一つになる。1 日に 24,000 kg を脱穀し、15,000 kg を精米していたという。その大部分はドイツ、ギリシア、アルバニア、イギリスに輸出された。米は、主にインドやピエモンテ、ポレジーネ（ヴェネト州のアディジェ川とポー川にはさまれたデルタ地帯）で生産されたものが運ばれてきた。この精米所は第二次世界大戦の終わりまで機能していたという [33]（◆図 162、163）。

現在、この用水路では水車を確認できないが、水車を利用していたと思われる水の落差の仕掛けを見ることができる（◆図 164）。また、当時水車があったと思われる建物がオフィスとして現在も利用されている（◆図 165）。こうした既存の建物を、現代のニーズに合わせて活用する術は、大いに学びたい。

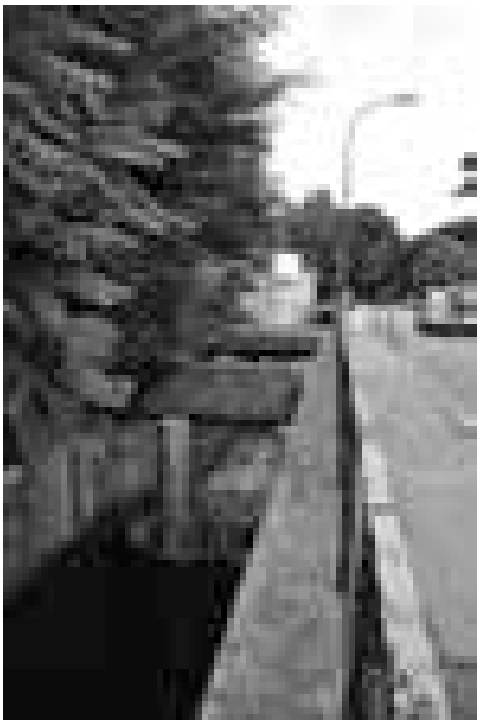


図 158　ポルヴェリエラ用水路

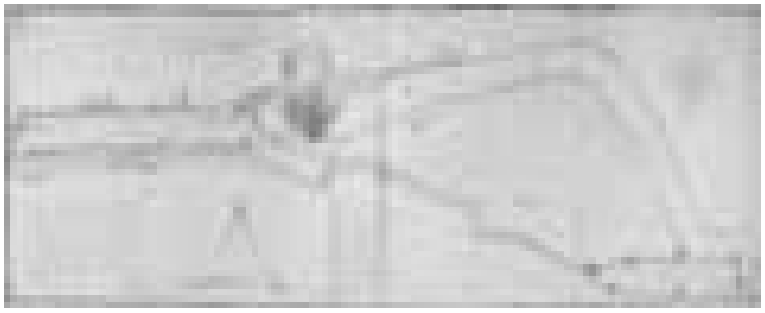


図 159　1681 年　火薬製造所移転に関する絵図
火薬製造所の火災と新たな火薬製造所の位置を示している。
A.S.Tv., *C.R.S, S. Paolo*, b.58, fig.16.

H：硝酸カリ用の炉のある新施設
I：製粉所
K：製粉所（石臼のある施設）
L：材料保管用倉庫
M：歯車を使う場所

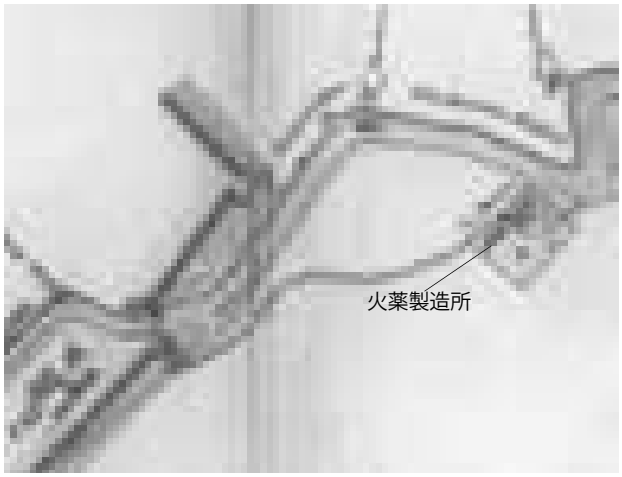


図 160　1764 年　火薬製造所　　A. プラティ作成
火薬製造所内に水車が描かれている



図 161　1798-1805 年　火薬製造所　　Anton von Zach.

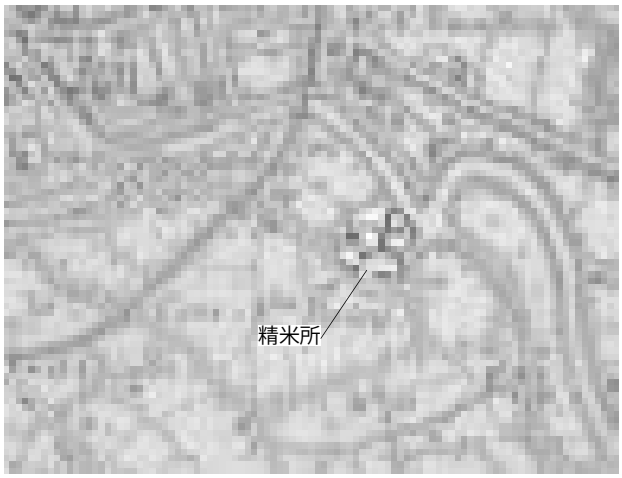


図 162　1887 年　元火薬製造所、精米所　　I.G.M.

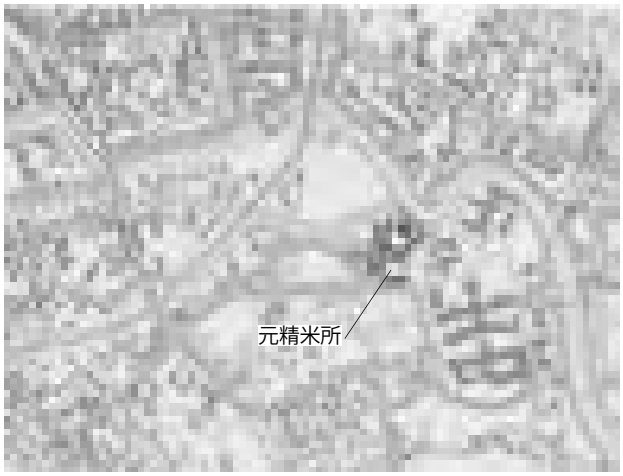


図 163　1984 年　元火薬製造所、元精米所　　I.G.M.





図 164　二つの流路に分けられた用水路　左側には落差がある



図 165　元火薬製造所に立地する建物

テリトーリオ



図 166　1795 年　サン・パオロ修道院
A.S.Tv., *C.R.S., S. Paolo*, b.58, fig.50.



図 167　1764 年　市壁外の南側、シーレ川沿いに位置するサン・パオロ修道院所有の不動産
A.S.Tv., *C.R.S., S. Paolo*, b.58, fig.8.

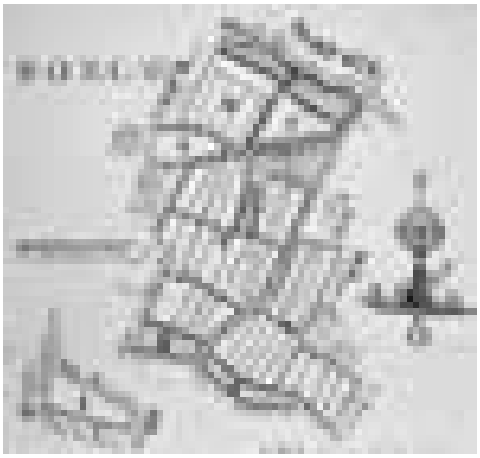


図 168　1791 年　モルガーノにあるアンジェロとマッティオ兄弟に賃貸した不動産
A.S.Tv., *C.R.S., S. Paolo*, b.58, fig.59.

■サン・パオロ修道院のテリトーリオ

トレヴィーゾの南側のシーレ川に面して立地するサン・パオロ修道院はトレヴィーゾのなかでも広大な敷地をもつ修道院の一つである（◆図 166）。この修道院はヴェネツィア共和国崩壊以後、国に没収され、1945 ～ 1995 年の長い間、軍事施設である兵舎として利用されてきた。

サン・パオロ修道院の起源は、ドメニコ会の修道女がいたとされており、1223 年頃創設される。13 世紀後半、トレヴィーゾ内だけでなく、周辺地域を含む有力家出身の若い修練士を多く受け入れたことで、彼らの莫大な遺産・財産の献納により、社会的に地位を高めていった。その結果、住宅など新たな建物を建設していく。1265 ～ 1266 年、サン・パオロ修道院の隣には、新たにサンタ・マルゲリータ（Santa Margherita）修道院が建設されることになり、争いが巻き起こる。13 世紀末～ 14 世紀前半の経済危機を乗り越え、15 ～ 16 世紀に発展する。その後の展開は、国立トレヴィーゾ文書館に保管された 17 ～ 18 世紀の数多くの絵図面の史料から読み取ることができる。

修道院はトレヴィーゾの市壁外の南側に位置するポルヴェリエラ用水路周辺や、市壁外の南西部でシーレ川に沿った地域に農地を所有した[34]（◆図 167）。また、シーレ川上流のモルガーノ（Morgano）や、トレヴィーゾの南に位置するプレガンツィオル（Preganziol）など、トレヴィーゾから離れた場所にも広大な農地を所有したことから、大規模な農業経営を手がけていたことがわかる[35]（◆図 168、169）。さらに、シーレ川の上流に位置するチェルヴァーラ湿原に製粉所を所有していたことでも知られており、現在、湿原は自然公園になり、製粉所が当時のままの姿で保存されている。ここでは周辺の農地で栽培した小麦をこの製粉所で挽いていたと想像される。ちなみに、ヴェネツィア共和国もトレヴィーゾ周辺の製粉所に製粉を依頼していた。このように、修道院は市壁の内外に土地を所有し、広大な領域（テリトリーオ）を広げ、一大産業を築いていたのである。



図 169　1791 年　サント・カウニオの不動産
A.S.Tv., *C.R.S., S. Paolo*, b.58, fig.62.

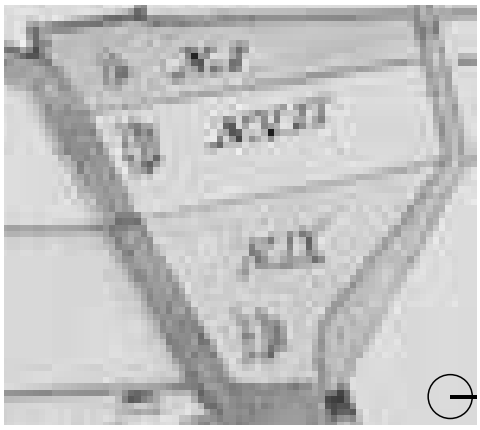


図 170　1689 年　茅葺屋根の木造建築の農家
A.S.Tv., *C.R.S., S. Paolo*, b.58, fig.19.



図 171　1791 年　茅葺屋根の木造建築を配する農家　A.S.Tv., *C.R.S., S. Paolo*, b.58, fig.59.



図 172　1794 年　居住空間（左）と茅葺屋根の倉庫（右）の農家
A.S.Tv., *C.R.S., S. Paolo*, b.58, fig.60.



図 173　1791 年　居住空間（左）と家畜小屋（右）隣接の農家　A.S.Tv., *C.R.S., S. Paolo*, b.58, fig.62.

図 174　1791 年　図 157 の農家の外観図と平面図
居住空間と家畜小屋隣接の建築（左）と茅葺の倉庫（右）
A.S.Tv., *C.R.S., S. Paolo*, b.58, fig.59.

■カーザ・コロニカの発展段階

ヴェネト州のこの地域では、カーザ・コロニカ（casa colonica）という農家が広く分布し、独特の田園風景を形成してきた。カーザ・コロニカは、農民の居住空間と農具を保管する倉庫や家畜小屋のような農業用の建物が隣接する構成を示す。

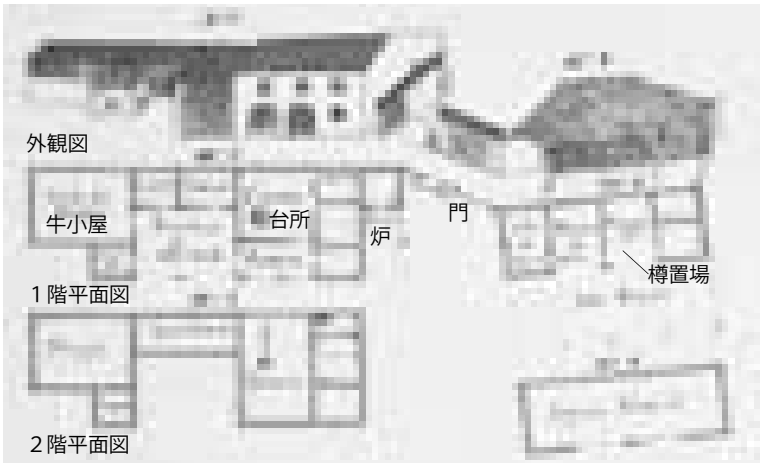
国立トレヴィーゾ文書館に所蔵されている 17 ～ 18 世紀のサン・パオロ修道院所有の農場に関する絵図面の史料から、カーザ・コロニカにいくつかのタイプがあることがわかる。これを基にカーザ・コロニカの発展段階を考察する。

まず目を引くのは茅葺屋根の木造建築である（◆図 170）。これは初期の形態で、このなかで人々は家畜と共に生活していたと言われている。日本の農家と似た外観をもつこの建築は、カゾーネ（casone）と呼ばれ、ヴェネト州の典型的な農家である。現在、シーレ川の周辺地域ではほとんど見られないが、チェルヴァーラ湿原の自然公園に再現され、当時の様子をうかがい知ることができる。

次の発展段階のタイプとして、茅葺屋根の木造建築と併存して、ポルティコを配する 2 階建ての主屋が併設される農家がある [36]（◆図 171、174）。その場合、茅葺屋根の木造建築を家畜小屋や倉庫など農業用空間として利用する傾向がある。それとは別に居住空間としての主屋はしっかりとしたレンガ造で建てられていることが確認できる。このタイプには、茅葺屋根の木造部分が独立した分棟形式と、主屋と一体化した形式とがある [37]（◆図 172）。

そして今日につながるのが、家畜小屋や倉庫と居住空間とが隣接し、同じ屋根がかけられたタイプである [38]（◆図 173）。家畜小屋や倉庫と居住空間とは室内でつながっておらず、それぞれ独立した入口をもつ。また、18 世紀当時は居住空間の 2 階にはポルティコの半戸外の空間から建ち上がる階段でアクセスしていたことがわかる。

この史料には、敷地内の建物と庭（コルティーレ）、隣接する菜園（オルト）、さらにその外に広がるブドウ畑などの耕作地も記載されており、周辺の道路とのアプローチの様子も見て取れる。カーザ・コロニカの配置に関しては、どの発展段階においても南に面して建てられている、時代を越えた農家特有の共通性がある。今では、近代的な新しい外観に様相を変えた建物も多いが、上に述べたような農家の空間構造の本質を受け継いでいる。



研究対象地



図 175　トレヴィーゾの研究対象地

1．フラ・ジョコンド橋周辺
2．アルティーノ門周辺
3．大運河 （中洲に計画されたガーデンシティ）
4．メツォ運河（ブラネッリ通り）
5．メツォ運河（運河に沿って直接建築が建つ地域）
6．メツォ運河（オスペダーレ）
7．ロッジア運河周辺
8．シレット運河周辺



３．水車を活用する地域

シーレ川の製粉所

シーレ川の上流域から下流域まで多くの場所に製粉所が立地していた。そのなかでも、トレヴィーゾより上流域には、製粉業の拠点として栄えた場所が多く存在する。1798 ～ 1805 年のアントン・フォン・ザック作成の地図を見ると、水車の記号が記載されており、産業の拠点だったことがうかがえる（◆図 176）。同地図から、モルガーノからクイント・ディ・トレヴィーゾの間に水車が集中していることがわかる。湧き水から流れ出てきた小川がモルガーノの辺りで集まり、水車を回すのに充分な水量を確保できたため、モルガーノは水車を設置するのに適していたと考えられる。また、シーレ川はブレンタ川ほど暴れ川ではなく、1 年を通して穏やかで安定した流れでもあったため、製粉業を興すのに好都合であった。

この地域の製粉所については、マウロ・ピッテーリの『シーレ川の製粉所――河川の歴史を通じたクイント、ティヴェロンのサンタ・クリスティーナとそのほかの製粉業の中心地』[39] から知ることができる。この研究は、歴史研究であると同時に、その成果を通じて、地域の再生にも貢献してきた示唆に富むものである。最初に M. ピッテーリの研究から製粉所について概観し、チェルヴァーラ湿原と、クイント・ディ・トレヴィーゾについて掘り下げて考察を進めていく（◆図 177、178）。

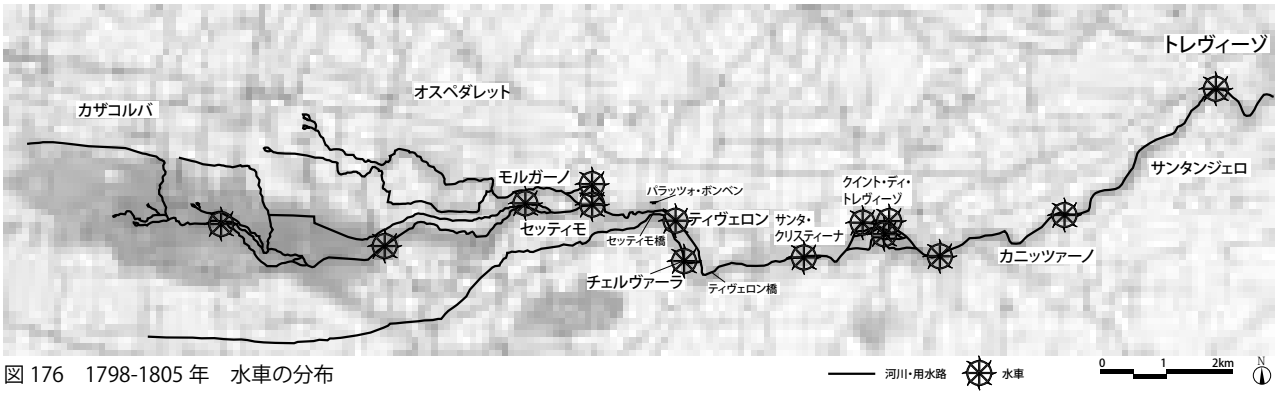


図 176　1798-1805 年　水車の分布
Anton von Zach.



図 177　17 世紀（1716 年複製版）、チェルヴァーラの湿原
A.S.Ve, *Officiali alle rason vecchie*, b.376. dis.1174.



図 178　クイント・ディ・トレヴィーゾのファーヴァロ製粉所とラケッロ製粉所
Mauro Pitteri, *I mulini del Sile : Quinto, Santa Cristina al Tiveron e altri centri molitori attraverso la storia di un fiume*, Battaglia Terme: La Galiverna, 1988.

■水車の数と所有

水車の発明は古代ローマの時代にまでさかのぼるが、広がりを見せたのは中世になってからである。シーレ川沿いのカジエールでは、710 年に修道院が所有する水車があったとされており、かなり早い段階から使われていたことがうかがえる。1000 年頃、人口の増加と同時に、ヨーロッパ全体で水車が活用されるようになったという。トレヴィーゾでは、1207 年の市の規約から、多数の水車が建設されたことがわかっている。トレヴィーゾのシーレ川に架かるサン・マルティーノ橋付近では、13 世紀末には、水車を利用した産業が興っていた。そして 1388 年、トレヴィーゾがヴェネツィア共和国の支配下に置かれ、14 世紀末にはヴェネツィア共和国用の製粉が行われた。ヴェネツィアからトレヴィーゾまで舟で小麦が運ばれ、サン・マルティーノ橋付近で製粉され、小麦粉をヴェネツィアまで運んでいたという。ラグーナでも潮の干満を利用して製粉が行われていたが、河川による製粉の生産量とは比べ物にならないくらい少なかったであろう。こうして、ヴェネツィア共和国は製粉業をテッラフェルマの業者に委託するようになる。そのなかでもシーレ川流域は、良好な自然条件、ヴェネツィアからの近距離という利点により、製粉業の盛んな地域となった。

ヴェネツィア共和国支配以降に関しては、M. ピッテーリによって、1499 ～ 1840 年のシーレ川の上流で稼動していた水輪（ruota）の数が明らかにされている[40]（◆表２）。この研究によると、シーレ川の上流 15 個所で水車を利用した産業が興っていたことがわかる。そのなかでも、クイント（クイント・ディ・トレヴィーゾの地域）とカニッツァーノの地域に水車が多く設置されている。水輪の設置の数に関しては、1545 年が最も多く、シーレ川全体で 72 基にのぼる。この頃の人口を見ると、ヴェネツィアは 10 ～ 15 万人、ロンドンは３万人、パリは５万人で、ヴェネツィアがいかに大都市であったかを物語っている。これだけの人口を支える食糧を得るには、大量の穀物を製粉する必要があった。しかし、1681 年には水輪の数が激減している。この理由の一つとして、1551 年に共和国直轄の製粉所がブレンタ川のドーロに建設されたことが挙げられる。シーレ川上流域の業者に委託するのではなく、政府の直轄で製粉することで全体的なコストを抑えたのであろう。M. ピッテーリによれば、17 世紀、クイント・ディ・トレヴィーゾにおける製粉業者は不況に見舞われることになったという。とはいえ、1740 年までは水輪の数は安定していることから、この地域は生産拠点として機能し続けたことが想像できる（◆図 179）。

このように数多くの水車がシーレ川上流に分布していた。ここで、水車の所有関係についても触れておく。M. ピッテーリの研究から 1499 ～ 1840 年のシーレ川上流における社会階層ごとの水車の所有と水輪の数がわかる[41]（◆表３）。早くから製粉業を営んでいた修道院は 1499 年に 19 基もの水輪を所有しているが、ヴェネツィア共和国崩壊後、ナポレオンの政策により廃止されたため、1811 年以降は所有していない。また、この表３で注目すべきは、ヴェネツィアの貴族がシーレ川沿いの水車を所有していたことである。地元の有力家や業者に作業を委託するだけでなく、ヴェネツィアの貴族自身も事業に投資していたことの現れである。16 ～ 18 世紀は、ヴェネツィアの貴族が農業を展開していく時期にあたり、農作物の栽培と水車を活用した産業との総合的な事業があったと考えられる。おそらく自分の農地で穀物を栽培し、その穀物を所有している水車で製粉した例もあるのではないかと推測される。

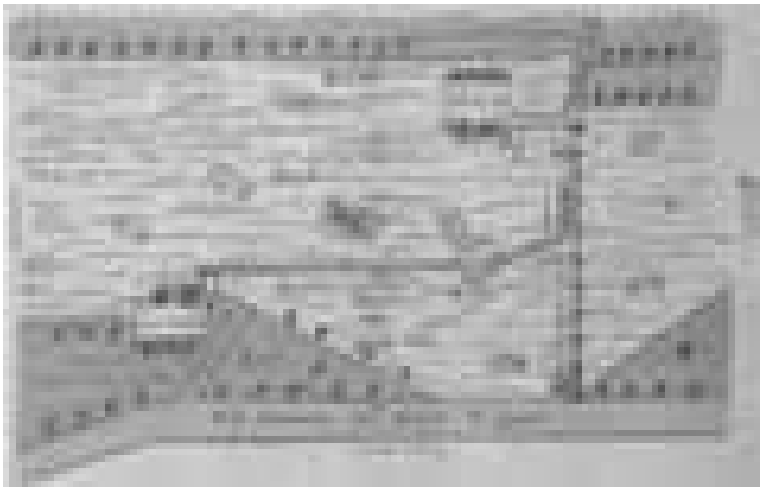


図 179　1740 年頃　クイントとノガレの製粉所
（上）カルトゥジオ会修道士の製粉所
（下）ヴェンドラミン家の製粉所
ヴェネツィア、コッレール博物館

Roste e mulini sul Sile di Quinto e Nogaré nel 1740 circa. (*Archivio fotografico del Museo Civico Correr di Venezia.*)

ヴェネツィアの貴族であるクエリーニ家を例に挙げ、水車の所有関係について見てみる。この一族はすでに 1420 年代には、モルガーノに製粉所を所有していた[42]（◆図 180）。1538 年には、クエリーニ家はチェルヴァーラの新たな場所に３基の水輪を設置し、1542 ～ 1545 年の間に、モルガーノの製粉所にさらに水輪を 1 基加えた。これらの水輪のなかにはバルバロ家およびマルチェロ家と共同で使っていたものもあるという[43]。そして 1545 ～ 1561 年のクエリーニ家の水輪の所有総数は８基であった[44]。1545 年、ヴェネツィアの貴族の水輪の所有数が全部で 16 基であることから[45]、その半分の水輪をクエリーニ家が所有していたことになる。このことから特定の有力家や修道院が複数の水輪を所有していたことがわかる。また、1 個所ではなく、シーレ川流域に分散して所有していた構造も読み取れる。

ここで、少し製粉業者について補足しておく。製粉所は基本的には各集落の出身者によって経営されていた[46]（◆表４）。サンタ・クリスティーナやクイント・ディ・トレヴィーゾでは古くから製粉業が興っていたことから、職人の伝統的なつながりが強かったという。しかし、モルガーノ、セッティモ、カニッツァーノでは、ほかの集落出身の製粉業者によって営まれていたということも M. ピッテーリによって明らかにされている。

		1499	1538	1545	1681	1687	1714	1740	1796	1811	1840
1．カザコルバ	（Casacorba）				2	2	2	3			
2．オスペダレット	（Ospitaletto）				4	4	2	3	2	1	1
3．モルガーノ	（Morgano）	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3
4．モルガーノ	（Morgano）	3	3	4	4	4	4	4	4	6	4
5．セッティモ	（Settimo）	2	2	2	2	2	2	2	1		
6．ティヴェロン	（Tiveron）	4	3	4	3	6	6	6	5	5	3
7．チェルヴァーラ	（Cervara）	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2
8．チェルヴァーラ	（Cervara）		3	8	5	8	4	6	4		
9．クイント	（Quinto）	12	9	9	8	9	8	9	4	6	6
10．クイント	（Quinto）	3	6	6	2	2	2	2			
11．ノガレ	（Nogaré）	4	4	4	2	2	2	2	2	3	3
12．カニッツァーノ	（Canizzano）	14	8	12	10	10	10	10	10	10	10
13．カニッツァーノ	（Canizzano）	8	8	8							
14．ムーレ	（Mure）		8	8	8	9	8	8	7	7	7
15．サンタンジェロ	（S.Angelo）		2	2							
合計	（Totale）	54	61	72	55	63	54	58	43	43	39

表２　1499 年から 1840 年までのシーレ川上流の各村で操業されていた水車と水輪の数
Mauro Pitteri, *I mulini del Sile : Quinto, Santa Cristina al Tiveron e altri centri molitori attraverso la storia di un fiume*, Battaglia Terme : La Galiverna, 1988.

		1499	1538	1545	1681	1687	1714	1740	1796	1811	1840
ヴェネツィア貴族	会社（ditte）	4	5	9	7	9	8	8	6	3	1
（Patrizi veneziani）	水輪（ruote）	7.5	13.5	16	20	23	19	21	13	8	1
服属地域貴族	会社（ditte）	5	9	8	4	4	4	5	3	2	1
（Nobili sudditi）	水輪（ruote）	7.5	12.5	12	9.5	12.5	13	12	11	7	2
そのほか	会社（ditte）	23	26	24	9	10	10	11	8	10	16
（Altri）	水輪（ruote）	19	24	29	21	23	18	22	17	26	34
修道会関連団体	会社（ditte）	4	3	3	3	3	2	2	1		
(Enti Ecclesiastici)	水輪（ruote）	19	10	14	4.5	4.5	4	3	2		
市民団体	会社（ditte）	1	1	1						1	1
（Enti civili）	水輪（ruote）	1	1	1						2	2
合計（Totale）	会社（ditte）	37	44	45	23	26	24	26	18	16	19
	水輪（ruote）	54	61	72	55	63	54	58	43	43	39

表３　1499 年から 1840 年までのシーレ川上流における社会階層ごとの水車の所有と水輪の数
Ibid.

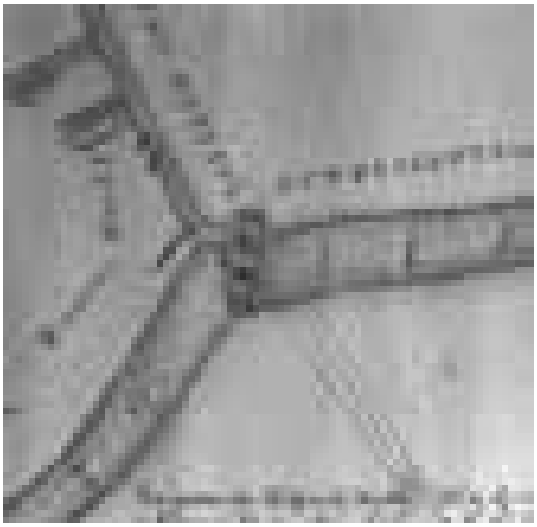


図 180　17 世紀　モルガーノの製粉所
A.S.Ve, *Provveditori sopra beni inculti, Disegni, Treviso-Friuli*, dis. 471/52.A/15.

Morgano	Ser Bonignon da Villa	モルガーノ	ヴィッラ出身のボルティニョン
	Pietro Doregon da Fossalunga		フォッサルンガ出身のピエトロ・ドレゴン
	Pietro Minello da Silvelle		シルヴェッレ出身のピエトロ・ミネッロ
	Consorti Minello da Silvelle*		シルヴェッレ出身のコンソルティ・ミネッロ *
Settimo	Cristofol Muner da Casacorba	セッティモ	カザコルバ出身のクリストフォル・ムネール
Tiveron	Perin Monaro	ティヴェロン	ペリン・モナーロ
	Biasio Monaro		ビアージョ・モナーロ
	Iacomo Segatto		イアコモ・セガット
Cervara	Consorti Traversin	チェルヴァーラ	コンソルティ・トラヴェルスィン
Quinto	Piero Carraro	クイント	ピエトロ・カッラーロ
	Piero Busato		ピエトロ・ブザート
	Bernardo Grosso*		ベルナルド・グロッソ *
	Salvador Carraro*		サルヴァドール・カッラーロ *
	Zuanne Tachion da Costamala*		コスタマーラ出身のズアンネ・タキオン *
	Augustin Tachion da Costamala		コスタマーラ出身のアウグスティン・タキオン
	Tonio Tachion da Costamala		コスタマーラ出身のトニオ・タキオン
	Baldissin Campanato da Costamala		コスタマーラ出身のバルディッシン・カンパナート
	Bortolomio Barivero sta a Dosson di Quinto		クイントのドッゾンにいるボルトロミオ・バリヴェーロ
Nogaré	Gasparin Bisigatto	ノガレ	ガスパリン・ビジガット
Canizzano	Bortolo Dozo da Nogaré*	カニッツァーノ	ノガレ出身のボルトロ・ドーゾ *
	Mattio Cavobianco sta a Canizzano		カニッツァーノ在住のマッティオ・カヴォビアンコ
	Munaro Pavanello sta a Canizzano		カニッツァーノ在住のムナーロ・パヴァネッロ
	Toffolo Gotardo sta a Maerne		マエルネ在住のトッフォロ・ゴタルド
	Zandonà Gumeratto sta a Canizzano*		カニッツァーノ在住のザンドナ・グメラット *
	Agnol Gumeratto sta a Canizzano		カニッツァーノ在住のアニョル・グメラット
	Tonio Musaragno sta a Canizzano		カニッツァーノ在住のトニオ・ムザラーニョ
	Gasparin da Zero sta a Zero		ゼーロ出身でゼーロ在住のガスパリン
	Domenego Zago sta a Dosson di Quinto		クイントのドッソン在住のドメネゴ・ザーゴ
	Menego Bertuolo sta a Scorzé		スコルツェ在住のメネゴ・ベルトゥオーロ
	Baldessera Bertuolo sta a Marignana		マリニャーナ在住のバルデッセラ・ベルトゥオーロ
	Tonio Rolandato		トニオ・ロランダート

* Mugnaio titolare di una ruota.　　* 水輪 1 基を所有する製粉業者

表 4　1499 年におけるシーレ川上流の製粉業者
Ibid.

■製粉所に関するヴェネツィア共和国の政策

ヴェネツィアはラグーナという繊細で有機的かつ不安定な地盤の上に形成され、常に自然環境と向き合ってきた。ラグーナの水環境を維持することがヴェネツィア共和国の生命を維持する上で最も重要であった。そのため、本土からラグーナへ注ぐ河川の付け替えが早くも 14 世紀前半には行われていたことはすでに触れた。また本土の河川の流路を本格的にコントロールする以前の 1412 年には、本土領のすべての河川が国有財産であると宣言されていた[47]。こうした水循環を管理する目的で、製粉所の立地に関しても政府が関与した事例に触れておく。

ヴェネツィアから近いラグーナに注ぐマルツェネーゴ（Marzenego）川沿いのメストレに製粉所が建設されていた。その製粉所は 16 世紀の絵地図から位置を確認できる（◆図 181）。しかし水車は水輪の回転により川底の泥をかきまぜ、その結果、ラグーナの土砂の堆積を促進させるという事実が指摘された。そこで、この問題を解決するため、ラグーナに注ぐ河川に関する管轄権を持つ水利委員（Savi alle Acque）は、1531 年、メストレの公共の製粉所を廃止するよう命じた[48]。その数年後、土木技師の C. サッバディーノはマルツェネーゴ川の河口をゼーロ川の河口の方へ移動させる河川改修を行い、ヴェネツィア本島からマルツェネーゴ川の河口を遠ざけた。また、メストレの製粉所に代わり、ブレンタ川のドーロに政府管轄の製粉所を建設した。この製粉所については、ドーロのところで詳しく述べる。このように、ラグーナの水循環の視点から政府による規制が行われ、ラグーナに注ぐ河川の河口付近には製粉所が建設されなかったと考えられる。

シーレ川の場合、トレヴィーゾよりも上流に多く水車が立地する理由も、シーレ川の豊富な水量や舟運との関係だけでなく、こうした政府の対策にあると推測される。

■製粉所の仕組み

シーレ川流域で見られる水車は、豊富な水量に恵まれた地域に見られる水輪の下に水を通すタイプである。水車の仕組みについて簡単に触れておく[49]（◆図 182、183）。

河川や用水路から水車専用の小さな水路に水を引き込み、水車を回転させる。小水路を設けることで、水輪を安定して回転させることができる。小水路には、水量を調整できるよう、ボーヴァ（Bova）という板が設けられる。この板を固定する部分をエルテ（erte）と言い、現在でも水車が設置されていた場所には残っていることがある。板と水輪の間には落差があり、その落水の勢いで水輪を回転させる。この落差をサルトと言い、トレヴィーゾの都市内でもその遺構を見ることができる。水輪が回転すると、車軸を通して製粉所内にエネルギーが伝達される。エネルギーは垂直歯車、水平歯車を介して石臼に伝わる。上から穀物を投入し、石臼で製粉された粉を袋詰めする。袋詰めされた粉は、荷馬車や舟に積んで出荷された。製粉所では、24 時間水車を回転させていたことから、製粉職人は製粉所に寝泊まりしていたという。また石臼の回転による摩擦熱で、火事が発生しないよう監視していた。こうした当時の施設はほとんど姿を消したが、現在でも、チェルヴァーラ自然公園を訪ねると、水車を用いた製粉所の再現された施設を見ることができる。

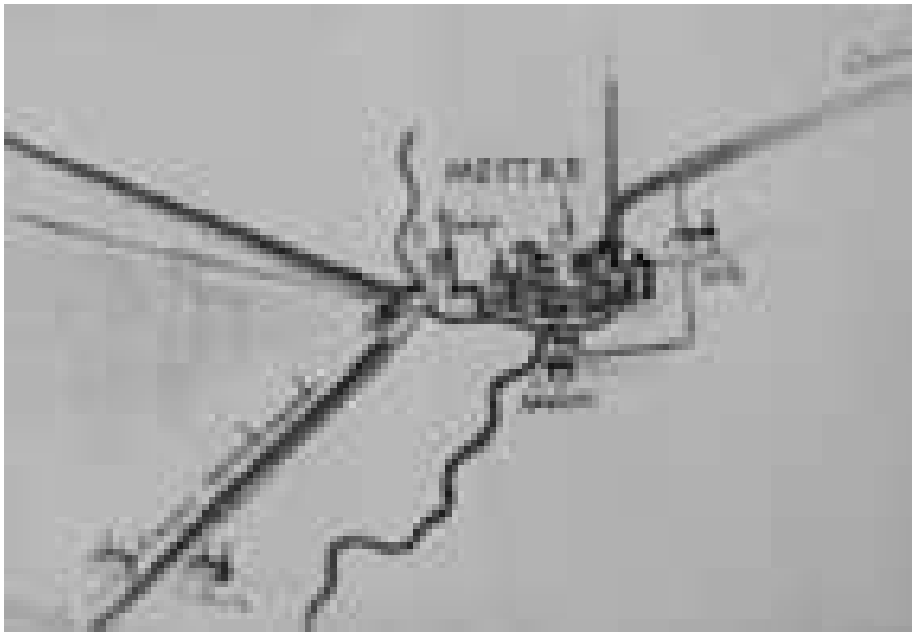


図 181　16 世紀　メストレの鳥瞰図　　Luigi Brunello, *Mestre antiche mappe*, Mestre, 1969.

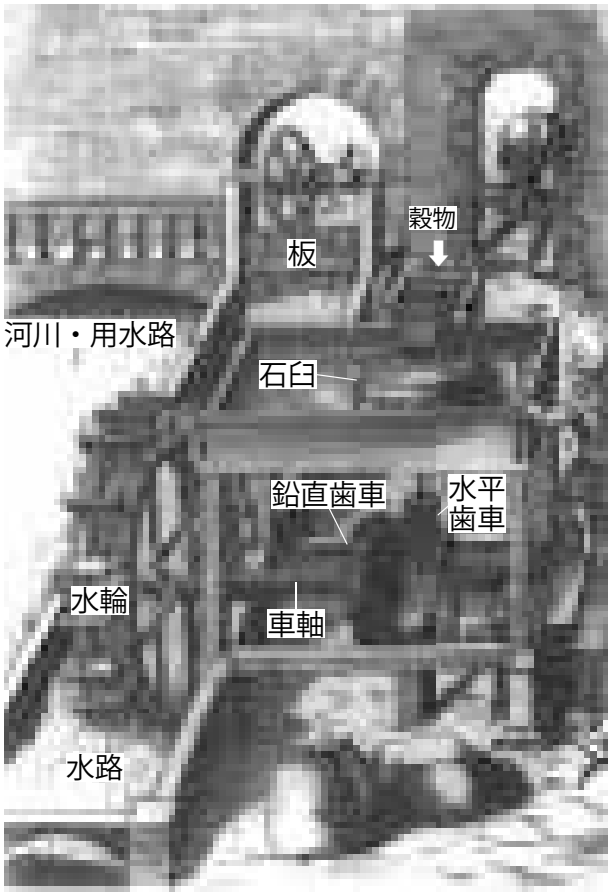


図 182　1607 年　製粉施設

製粉の行程
①板の開け具合により、水量を調整する
②水輪が回転し、車軸を通して歯車にエネルギーを伝達する
③鉛直歯車から水平歯車へエネルギーを伝達し、石臼を回す
④上から穀物を投入し、石臼により製粉される
⑤粉を袋詰めする

M. Pitteri, *I mulini del Sile, op.cit*.

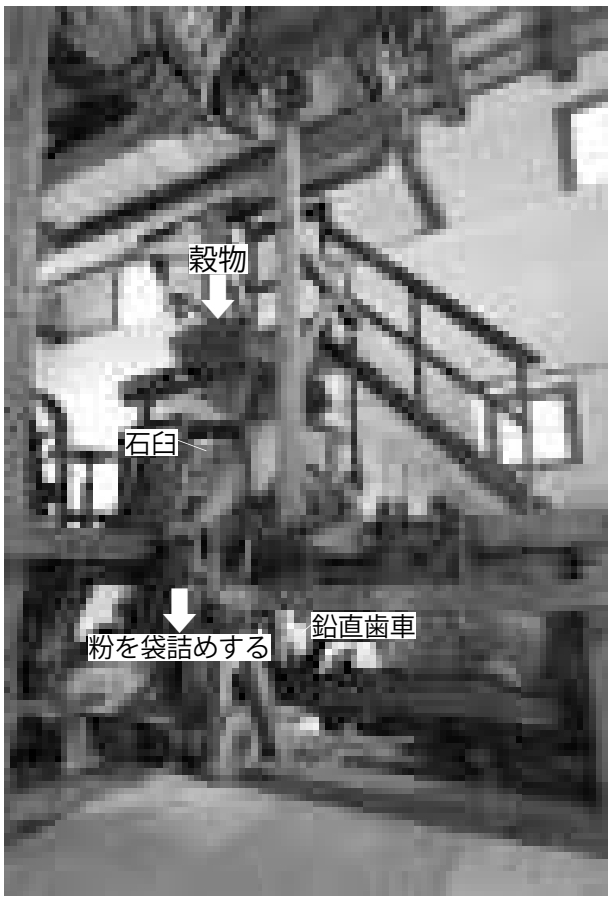


図 183　チェルヴァーラ自然公園内の再現された製粉施設

チェルヴァーラ湿原（Palude di Cervara）

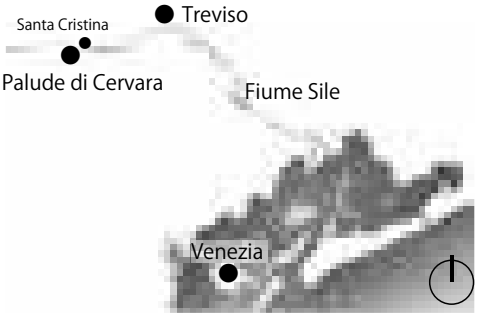


図 184　チェルヴァーラ湿原の位置


図 185　修復された製粉所

■チェルヴァーラ湿原の概要

シーレ川の上流に位置するサンタ・クリスティーナ（Santa Cristina）には、約 25ha の広さをもつチェルヴァーラ湿原（palude di Cervara）がある（◆図 184、186）。この湿原はシーレ川とシーレ川に注ぐピオヴェーガ用水路（Scolo la Piovega）の間に位置し、水車を活用した製粉業の活動拠点であったことが知られている（◆図 185、187）。この湿原の所有者であったトレヴィーゾのサン・パオロ修道院（Monastero di S. Paolo）の史料（国立トレヴィーゾ文書館所蔵）から、1325 年にはすでに、この湿原を所有していたことを確認できる[50]。さらに 1683 年のサン・パオロ修道院の史料には、現在と同じ位置に製粉所が描かれている[51]（◆図 188）。この製粉所はサン･パオロ修道院の廃止された後、19 世紀末まで、地元の製粉業者によって使用されていた。

1984 年、クイント・ディ・トレヴィーゾ市（Comune di Quinto di Treviso）がチェルヴァーラ湿原を所有し、チェルヴァーラ自然公園（Oasi Cervara）として再生した。幸いにも、ほとんど開発の手が及んでおらず、製粉所が活動していた当時の記憶を伝える空間としては、極めて貴重である。また、市は湿原一帯を再評価し、チェルヴァーラ湿原に隣接する元発電所の管理人棟や水車などの施設も所有した。この時、隣接するモルガーノ市（Comune di Morgano）でも湿原への再評価が高まり、約 15ha のバルバッソ湿原（Palude del Barbasso）を管理下に置いた。ここには、魚の養殖場があり、1930 年頃まで活用されていたという。そして 2000 年、クイント・ディ・トレヴィーゾ市とモルガーノ市はチェルヴァーラ湿原とバルバッソ湿原の自然環境を再評価するプロジェクトを立ち上げ、カッサマルカ財団（Fondazione Cassamarca）に譲渡した[52]。

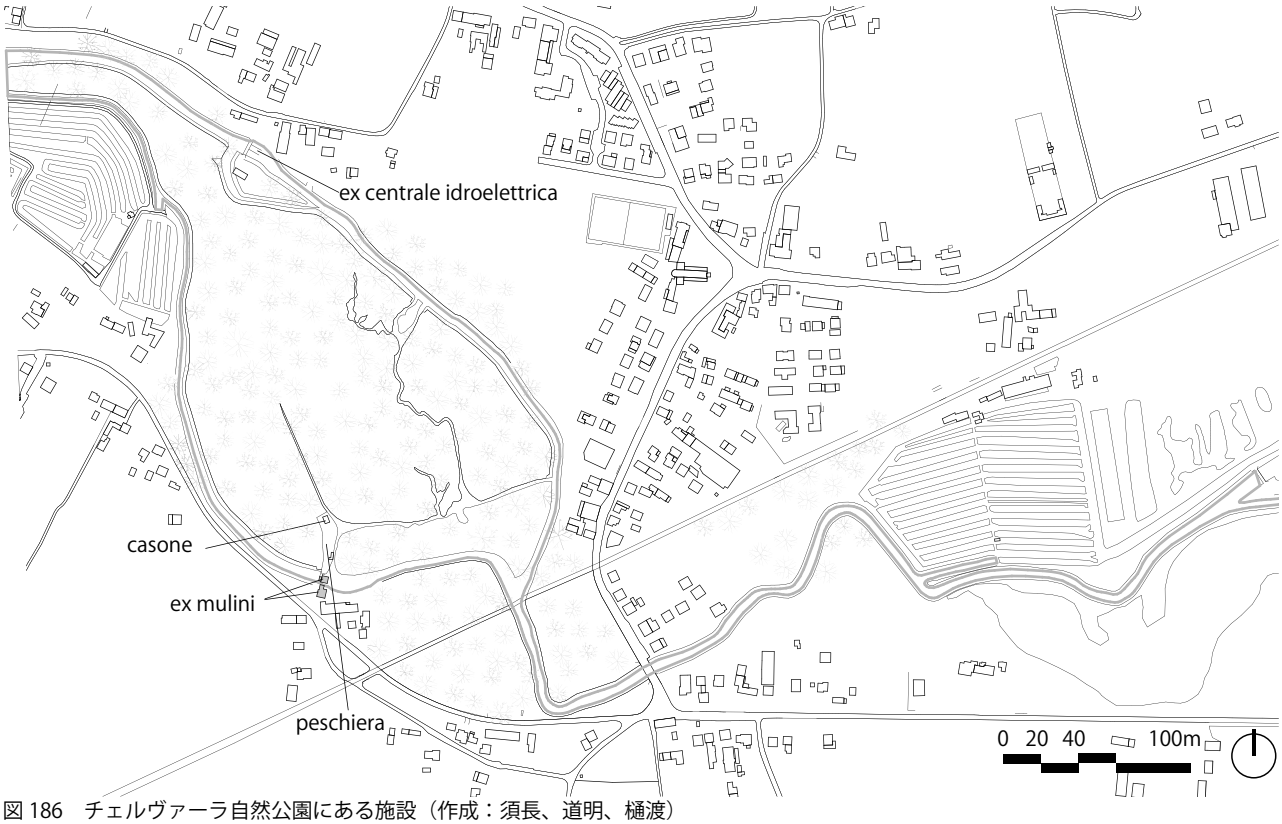


図 186　チェルヴァーラ自然公園にある施設（作成：須長、道明、樋渡）


図 187　修復された製粉所

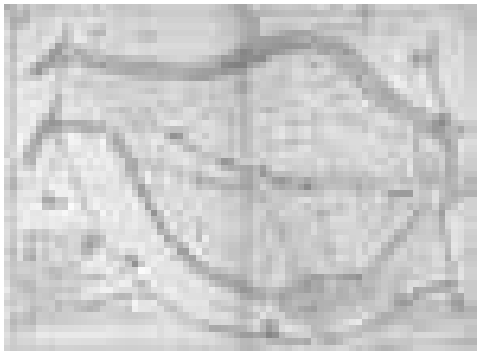

図 188　1683 年　チェルヴァーラ湿原
セッティモ橋〜ティヴェロン橋
A.S.Tv, *C.R.S., S.Paolo*, b.58, fig.18.


図 189　1791 年　チェルヴァーラ湿原
製粉所の不動産絵図
A.S.Tv, *C.R.S., S. Paolo*, b.58, fig.64.

チェルヴァーラ自然公園では、50 種類もの植物や様々な鳥類を見ることができる。また、園内の数個所で水が湧いており、現在もなお豊かな自然が多く残されている。

■修復された製粉所

年間 1.5 〜 2 万人もの人々が訪れるこの自然公園では、自然環境を維持する以外に、水車を活用した時代の暮らしを伝える施設が復元されている。その一つが、公園の入口のすぐ近くにある水車小屋である。この水車は製粉に活用されていた。19 世紀末まで地元の製粉業者によって使用されていたが、1965 年には廃屋と化していた（◆図 189 〜 191）。産業遺産へ再評価が高まる 1992 年に、クイント・ディ・トレヴィーゾ市によって修復された [53]。

この製粉所の内壁には、18 世紀に製粉職人によって聖母マリア像が描かれており、当時の記憶をとどめている。また外壁には、ヴェネツィアの守護聖人を示す獅子が描かれており、ヴェネツィア共和国とのつながりを感じさせる（◆図 192）。ここでは、19 世紀の史料に基づいて二つの木造の水車と石臼の装置が再現された。また、この水車の仕組みを見ることができるように、小屋の内部も展示空間として公開されている（◆図 193）。このほかにも、水車の模型や、1895 年にブダペストで使用されていた蒸気で動く装置が展示されており、周辺環境とともに、ちょっとしたエコミュージアムになっている。

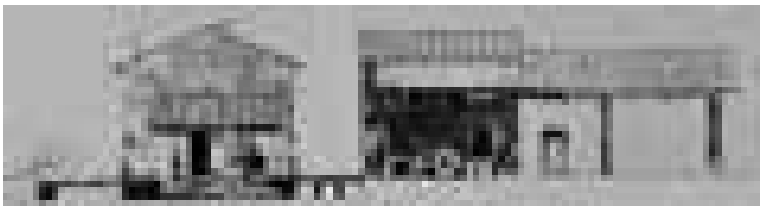
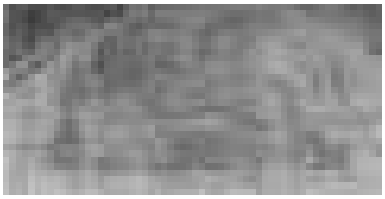
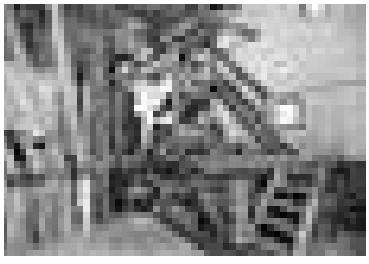

図 190　1966 年　修復以前の製粉所と倉庫の立面図　（提供：自然公園）


図 191　1966 年　修復以前の製粉所と倉庫　（提供：自然公園）


図 192　製粉所のフレスコ画


図 193　再現された製粉所の内観

Sile


図 194　再現されたカゾーネ

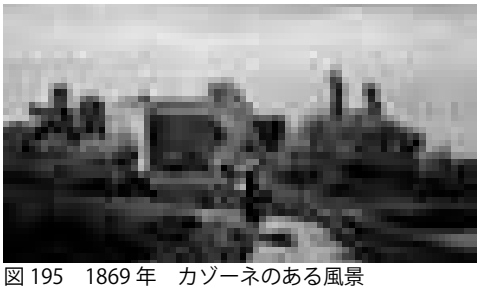
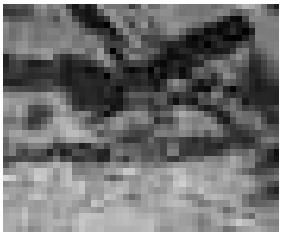

図 195　1869 年　カゾーネのある風景


図 196　再現されたカヴァーナ


図 197　自然公園内の湧水

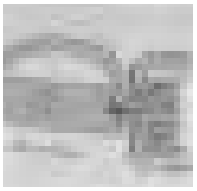

図 198　1801 年 ボンベン製粉所 A.S.Tv, *Comunale*.


図 199　元発電所用の落水の活用

■伝統的な木造の民家と艇庫の再現

この自然公園では、製粉所を復元するだけでなく、ヴェネト州の漁村、農村で見られた伝統的な茅葺屋根の民家が再現されている（◆図 194）。素朴な作りのこの民家は、カゾーネ（casone）という。現在シーレ川流域では、実物をほとんど見ることができないが、史料や絵画から当時の様子をうかがい知ることができる（◆図 195）。

また、舟を係留するための伝統的な木造の艇庫である、カヴァーナ（cavana）も再現されている（◆図 196）。穀物を搬入し、水車を使って製粉した荷を搬出するためには、舟が重要であったに違いない。

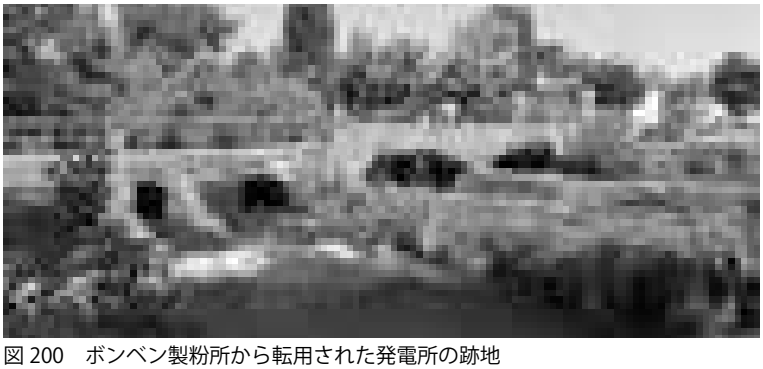
■湧水（fontanassi）

シーレ川の上流にあたるこの辺りには、水の湧く場所がいくつかある。現在は水量こそ少なくなってはいるが、自然公園内にもシーレ川に注ぐ湧水がある（◆図 197）。その周辺は舗装されておらず、自然環境に配慮して、板の上を歩くように工夫されている。この板はロスタ（rosta）と呼ばれ、17 世紀の史料にも描かれていることから、古くから使われている手法であることがわかる。

■元水力発電所（ex centrale idroelettrica）

自然公園の奥を流れるシーレ川には、製粉所から水力発電所になった施設の遺構がある。1887 年の地図には、のこぎりを意味する「la Sega」という地名が記載されており、かつて木材加工を行っていたことがうかがえる。ここでは上流に位置するモルガーノの森林から採れる樫（オーク）などを加工していたという。1801 年の史料には、二つの建物と 5 基の水輪が描かれたボンベン製粉所を確認できる[54]（◆図 198）。ボンベン家は 15 世紀にはすでにこの地域の有力家であった。18 世紀末のアントン・フォン・ザック作成の地図には、ボンベン家の邸宅（Palazzo Bomben）が記載されていることから、長年に渡ってこの地域で活動してきたことがうかがえる。そしてこの製粉所は 19 世紀に改築されて水力発電所として活用された。現在は建物の壁面と水車を支えていた壁を見ることができる（◆図 200）。壁面には、水車の軸が設置されていたと思われる穴も残っている。

この場所は、園内であるにも関わらず、上流からの川下りを楽しむコースの一部になっている（◆図 199）。水車に必要な水の落差を利用して、ちょっとしたアトラクション感覚を楽しめるのである。歴史的遺産を単に保存するのではなく、現代ならではのニーズに合わせて、非常にうまく活用している事例の一つであろう。


図 200　ボンベン製粉所から転用された発電所の跡地

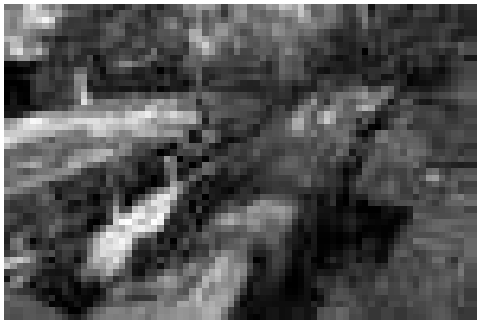
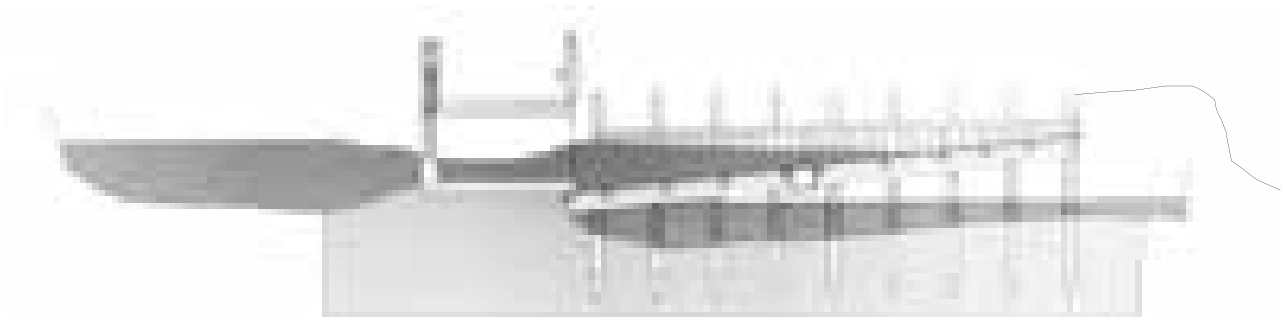


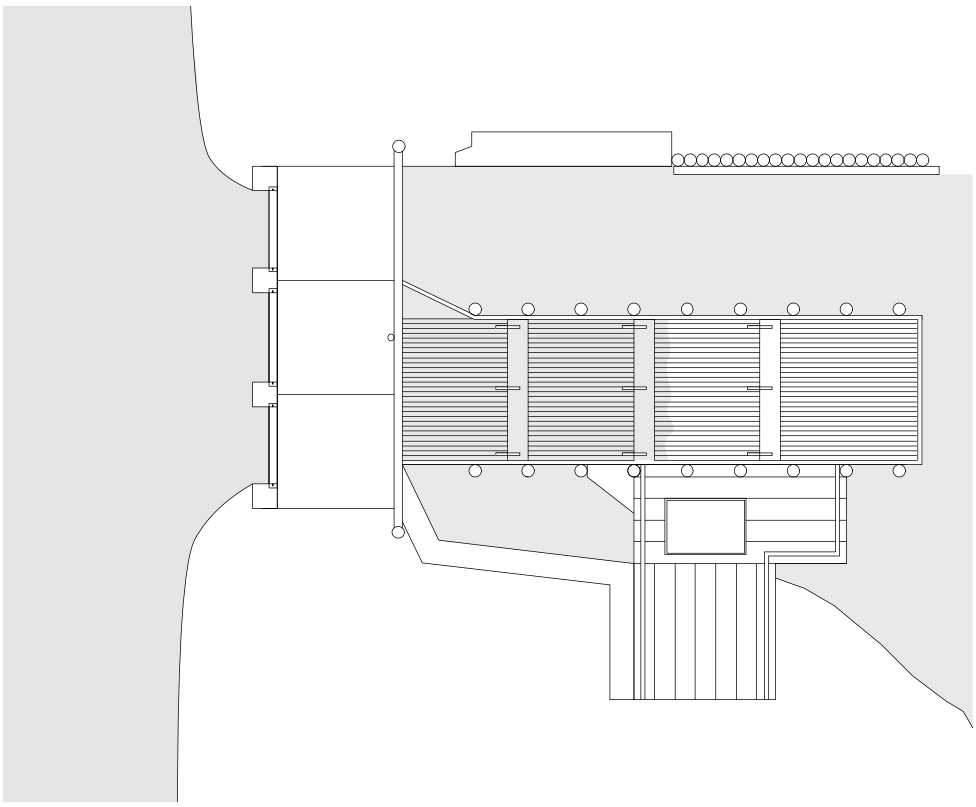
図 201　復元されたペスキエーラ

■魚を獲る仕掛け（ペスキエーラ）の復元

当時、チェルヴァーラの製粉業者（mugnai del mulino Cervara）はシーレ川の伝統的な漁法の一つであるペスキエーラ（peschiera）という木造の仕掛けで魚も獲っていた（◆図 201）。ここでは、主にうなぎが獲れていた。園内の案内板には、クリスマスの日は、製粉所の所有者や農村のお客に、ここで獲れた魚を振る舞っていたとある。このペスキエーラの復元は、オリジナルの部分が少ししか残っていなかったため、いくつかの痕跡や史料を基に行われた（◆図 202）。



断面図



平面図



図 202　復元されたペスキエーラの断面図・平面図
断面図：自然公園内の看板
平面図：実測をもとに須長作成

クイント・ディ・トレヴィーゾ（Quinto di Treviso）

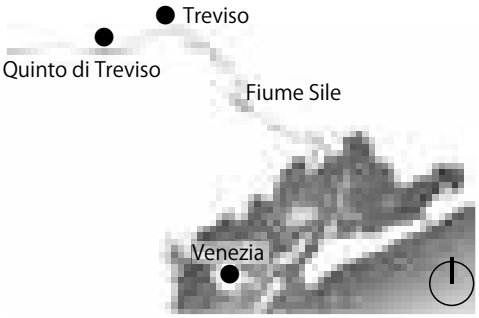


図 203　クイント・ディ・トレヴィーゾの位置（作成：須長）

クイント・ディ・トレヴィーゾは、トレヴィーゾから 6 km 離れたシーレ川の上流に位置し、かつて製粉業で栄えた街の一つである（◆図 203、204）。

M. ピッテーリの研究によると、サン・ジョルジョ（San Giorgio）教会が建設される以前の 1328 年には、この地域出身で製粉所の所有者であったシルベストロ・クレーリチが製粉業を興していたという。また、1358 年には、貴族のマルコ・ベンボが 3 人の製粉業者に水車を貸していた[55]。そして 15 世紀末には製粉業の生産拠点として機能していたことがわかっており、シーレ川で活動する水車の数は、カニッツァーノ（Canizzano）に続いて多かった（◆表２）。

1714 年の不動産台帳の地図からは、すでにシーレ川の水流を利用して水車を活用していたことが確認できる[56]（◆図 205）。この地図には、３棟の水車小屋が描かれている。ここは 16 世紀には製粉所として使用されていたという。北側に位置するラケッロ（Rachello）製粉所（地図中の 121 番）は近代化の波に乗り、発電所になった[57]。南側のファーヴァロ（Favaro）製粉所は 1979 年 3 月末まで機能し、しばらく廃屋状態であった。ところが 21 世紀初頭、ミネラルウォーターの原産地で健康用の温泉もある、フィウージのオーナーが、レストラン「ラ・ロスタ」に改修し、現在に至る[58]。店内はごうごうと響く落水の音に包まれる。水の効果が存分に発揮され、普段とは違う時の流れを感じながら食事を楽しめる空間が演出されている。

さて、1714 年の不動産台帳の地図には、もう一つ東側に製粉所が描かれているが、現在ある島状の陸地は描かれていない。18 世紀末のアントン・フォン・ザック作成の地図には陸地があることから、この間に

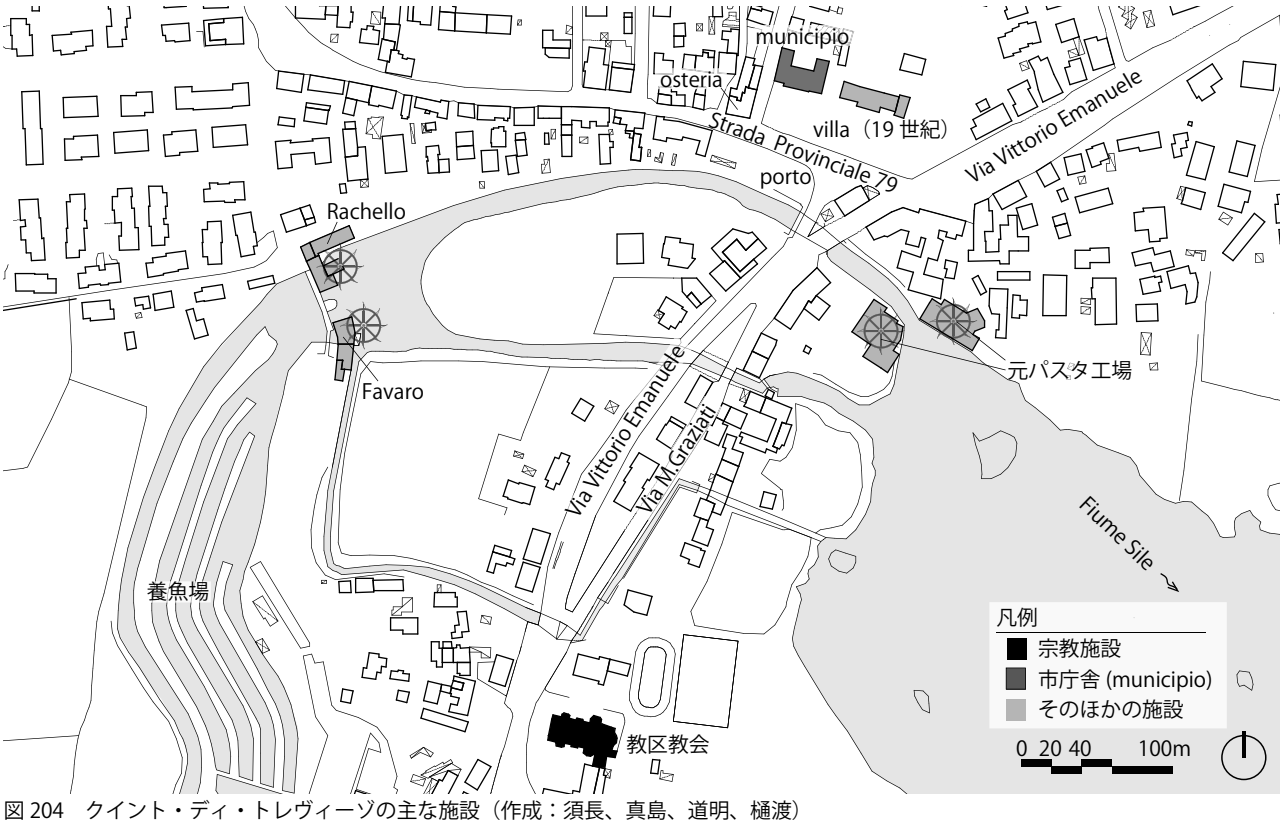


図 204　クイント・ディ・トレヴィーゾの主な施設（作成：須長、真島、道明、樋渡）

埋め立てられたと考えられる。この施設は 20 世紀初頭には、パスタ工場として活用されていたことが確認されている（◆図 206）。また、トレヴィーゾの飛行場建設が進められていた 19 ～ 20 世紀には、この島状の東側の川床から建材用の砂利を取っていた。

クイント・ディ・トレヴィーゾならではのシーレ川の活用をもう一つ挙げておく。製粉所の上流側には、シーレ川に沿って何本もライン状に埋め立てられた特徴的な場所がある。ここは 20 世紀から始まったシーレ川そのものを活用した養魚場である（◆図 207）。

次に集落の構造を見てみよう。集落はシーレ川に沿って伸びており、川に対して短冊状の敷地割で河川側に裏庭、街道側に平入住宅が並んでいる（◆図 208）。この様子は 1714 年の不動産台帳地図からほとんど変わっていないことが読み取れる（◆図 205）。同じくこの地図では、集落の西端（15 番）には、邸宅とバルケッサが描かれていることがわかる。ここはジローラモ・ジュスティニアンが所有し、続いて 1854 年には、レンガ工場を所有したバッティスタ・ボルゲザンが住んでいた[59]。一方、集落の東端にも邸宅が描かれており、ここは現在の市庁舎である。現在の市庁舎の正面付近のシーレ川沿いは、港として機能していた時期もあった。当時の荷揚げ場には、うなぎの生けすも残されていた。また、荷揚げ場からすぐの交差点には、１階に飲食店のオステリア、２階に宿泊施設であるロカンダがあったという。かつて、この一帯は街の中心的な場所だったことがうかがえる。

現在の教区教会はシーレ川の右岸に位置する、サン・ジョルジョ（San Giorgio）教会である。14 世紀末に創建されたが、現在の聖堂は、アントニオ・ベーニ（Antonio Beni）の設計によって 1925 年に再建されたものである[60]。シーレ川には接しておらず、河川と教会との関係性が下流の様に強くはないことがわかる。当時の安定した地盤の上に教会が築かれたために、現在の護岸から離れていると考えられる。また、この地域では河川とのつながりよりも、街道に依存した立地になったとも推測される。このように河川から離れて教会が立地する傾向はシーレ川の上流で見られる。

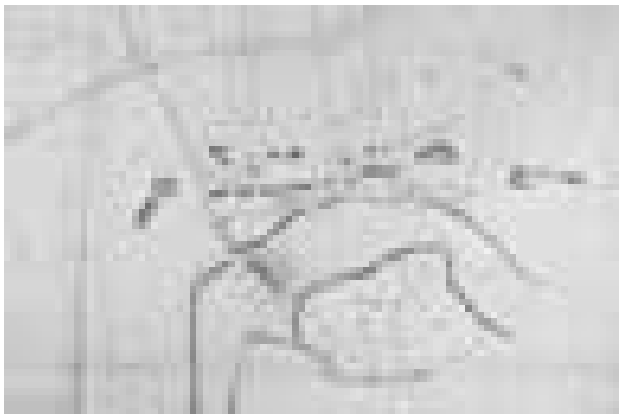


図 205　1714 年の不動産台帳の地図
A.S.Tv, *Mappa Antiche*, b.20.



図 206　元パスタ工場の水車
（撮影：M. Dario Paolucci）



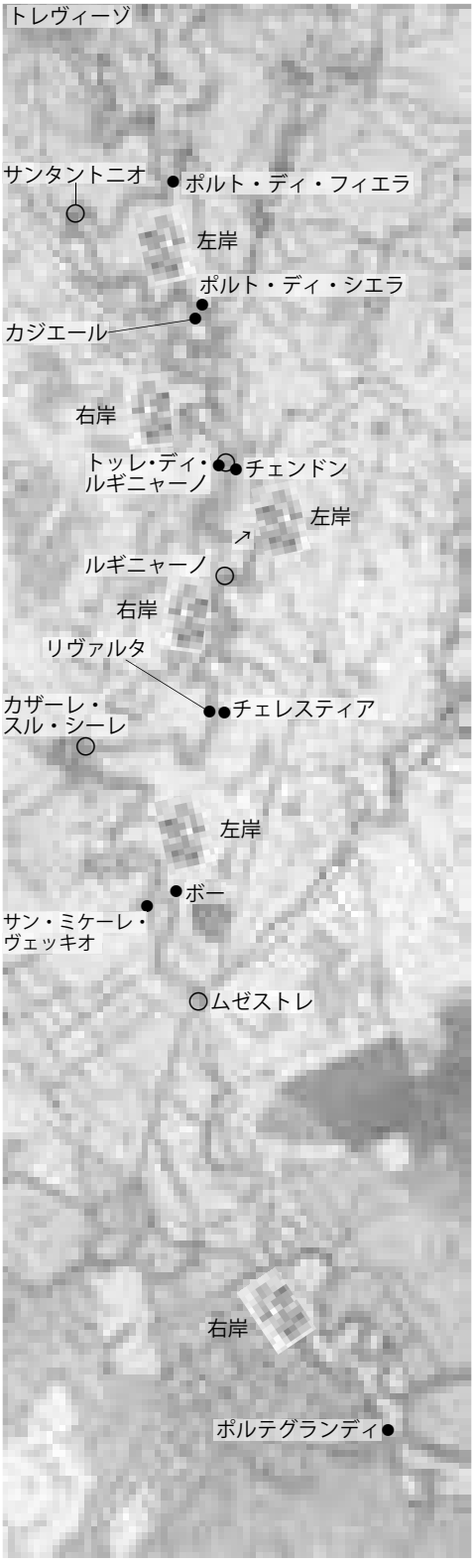
図 207　シーレ川の製粉所と養漁場
Mauro Pitteri, *Segar le Acque: Quinto e Santa Cristina al Tiveron storia e cultura di due vilaggi ai bordi del Sile*, Zappelli: Dosson, 1984.



図 208　県道 79 号線沿いの街並み

４．舟運で栄えた地域

レステーラ（restera）



シーレ川を舟で上るには、当時の技術では人間か動物が舟を引っ張るしかなかった（◆図 209）。その動物専用の道をレステーラと言い、1781 年には、ラグーナ―トレヴィーゾ間で動物を交代させる場所が５個所あった（◆図 210）。ここでは 1781 年の史料に基づき、その区間について見ていく。

最初の区間は閘門のあるポルテグランディからクアルト・ダルティーノ（Quarto d'Altino）市に位置するサン・ミケーレ・ヴェッキオ（San Michele Vecchio）である[61]（◆図 211）。直線にすると数 km しかなく、車で移動するとすぐ着く距離だが、当時は牛を交代させるほど移動に労力のかかる距離であった。ポルテグランディは、ラグーナの入口にあたり、18 世紀には舟運にとって重要な造船所（squero）が立地した。また現在もラグーナとシーレ川をつなぐ閘門が稼動しており、プレジャーボートの基地として開発されている（◆図 212）。かつてポルテグランディの教会前にレステーラの出発地点があり、オステリアを通過し、シーレ川の右岸を通りながら上っていく（◆図 213）。オステリアは必ずと言っていいほど、閘門の脇に置かれ、閘門の開閉を待つ間、酒を飲みな



図 209　18 世紀　レステーラ　牛による舟の牽引
A.S.Tv, *C.R.S., S. Paolo*, b.59, reg.I, c.97.

凡例　● 動物の交代場所　○ 渡し舟

上流
↑ ポルト・ディ・シエラ ⋯› ポルト・ディ・フィエラ （左岸）
　 トッレ・ディ・ルギニャーノ ⋯› カジエール （右岸）
　 リヴァルタ ⋯› ルギニャーノ ⋯› チェンドン （右岸→左岸）
　 ボー ⋯› チェレスティア （左岸）
　 ポルテグランディ ⋯› サン・ミケーレ・ヴェッキオ （右岸）
下流

図 210　1781 年のレステーラと舟を牽引する動物の交代場所と渡し舟の位置
1798-1805 年　アントン・フォン・ザックの作図をもとに作成

がら疲れを癒す場であり、また交流の生まれる場であると同時に、商談の場としても利用されてきた。オステリアによっては２階に簡易的な休憩場所も備わっており、体力を取り戻す場でもあった。今から 15 ～ 20 年前までは、閘門の開閉を管理する人が過ごす施設もオステリアだったという。

さて、レステーラに戻ろう。蛇行する河川と平行して、草の生い茂る護岸を上っていくと、ムゼストレの対岸に着く。ここはかつて渡し舟があったが、橋の建設に伴い姿を消してしまった。アントン・フォン・ザック作成の地図から渡し舟の存在を確認できる（◆図 214 ～ 216）。さらに右岸を上っていくと、クアルト・ダルティーノ市のサン・ミケーレ・ヴェッキオ（San Michele Vecchio）に着く。ここには、16 世紀に建設されたトルチェッロの司教の夏の家が立地する。トルチェッロはラグーナ内に位置する島で、シーレ川の旧本流沿いにあたる。この家は 1993 ～ 1994 年頃からパジーニ（Pasini）家に所有され、ホテルにリノベーションされた[62]。現在では、ホテルからラグーナにボートで観光するサービスがあり、当時と同様にシーレ川とラグーナとの結びつきを示す例の一つである。

次の区間はサン・ミケーレ・ヴェッキオの対岸の左岸に位置するボー（Bo'）からチェレスティア（Celestia）である[63]（◆図 217）。その区間の右岸側にカザーレ・スル・シーレ（Casale Sul Sile）が位置する。また、この区間にはヴェネツィアの修道院や貴族が所有する土地がある。



図 211　1781 年　ポルテグランディからトレパラーデ（Treparade）
A.S.Ve, *S.E.A. Sile*, 167.



図 212　現役のポルテグランディの閘門

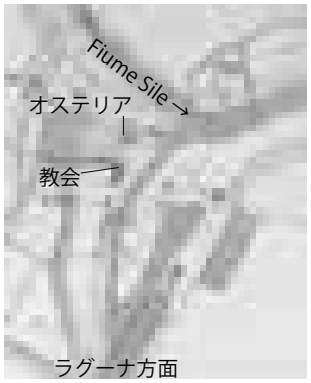


図 213　1830 年　ポルテグランディ
不動産台帳（カタスト・アウストリアコ）の地図



図 214　ムゼストレの渡し舟
Anton von Zach.



図 215　ルギニャーノの渡し舟
Ibid.



図 216　チェンドンの渡し舟
Ibid.

３番目の区間はチェレスティアの対岸に位置するリヴァルタ（Rivalta）からルギニャーノ（Lughignano）で、再びシーレ川の左岸を進み、チェンドン（Cendon）の教会の前まで行く[64]（◆図 218）。

そして４番目の区間がチェンドンの対岸からカジエールの北までである[65]。チェンドンは、動物の交代場所のほかに渡し舟もあり、シーレ川に注ぐミニャゴラ川の河口には産業施設もあることから、人や物の集まる物流拠点であったと考えられる（◆図 210）。この区間については、カジエールで取り上げる。

激しく蛇行するシーレ川を随分と上ってきた最後の区間は、カジエールの対岸の左岸に位置するシレア港（Porto di Silea）からフィエラ港（Porto di Fiera）までである[66]。フィエラ港はトレヴィーゾより下流に位置し、19 世紀の工業化に伴い重要な川港に発展した。20 世紀初頭、フィエラ港の周辺は、工場や倉庫の建ち並ぶ工業地域になり、石炭、鉄などの金属、レンガなどの資材や、米、製粉された穀物、ビールなどの飲食品、紙類など様々な荷が集まった（◆図 219）。この頃になると舟輸送はますます活発になったが、トラック輸送に切り替わり、1970 年代、舟運は激減してしまった[67]（◆図 220）。同時に橋の建設も進み、渡し舟も姿を消していったのである。しかしながら、シーレ川の川港は鉄道建設から外れたことで開発の手が及ばず、今もなお、かつての空間構造をそのままとどめている。ヴェネツィアを支えてきたシーレ川流域の文化・経済圏の再構築を試みる本書にとって、こうした川港の存在は極めて重要なのである。

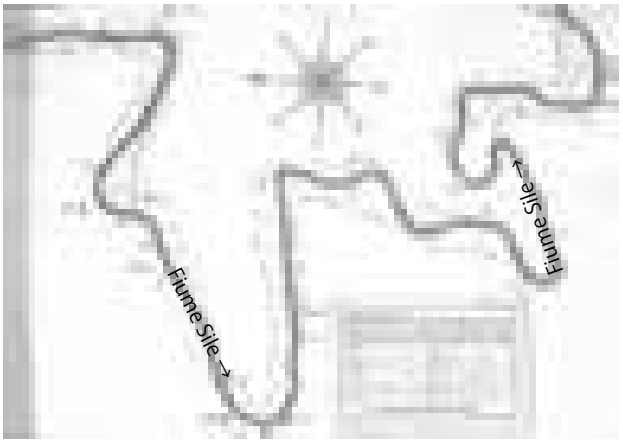
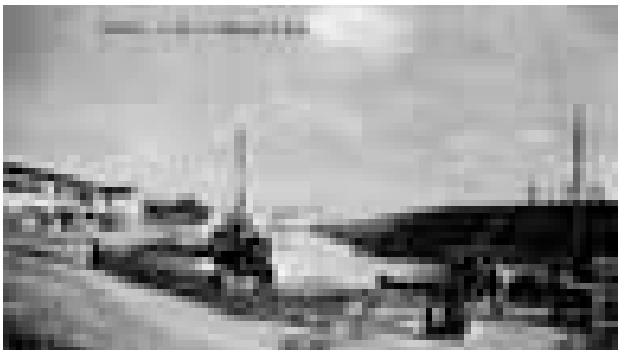


図 217　1781 年　ボーからチェレスティア
A.S.Ve, *S.E.A. Sile*, 167.


図 219　1912 年　フィエラ港
G. Caniato et al. (a cura di), *Il Sile*, op.cit.

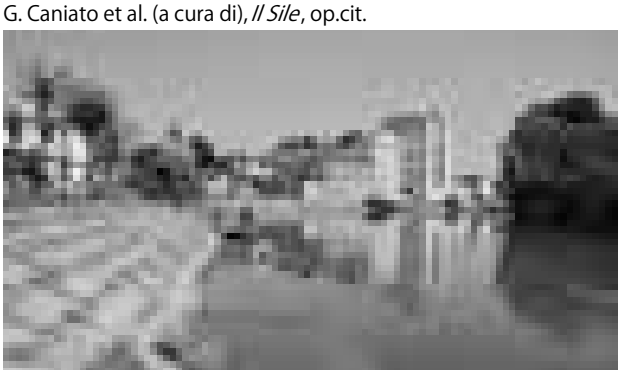

図 220　2013 年　フィエラ港



図 218　1781 年　リヴァルタからチェンドン　　*Ibid.*

カジエール
（Casier）

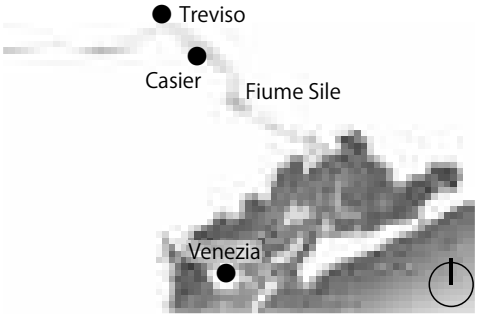


図 221　カジエールの位置　　（作成：須長）


図 222　1950 年　漁船と洗濯風景

トレヴィーゾから蛇行するシーレ川に沿って下ると、右岸に小さな港のある町カジエール（Casier）に到着する（◆図 221、223）。護岸は緩やかな曲線を描き、かつては各地からの船の往来が激しく、荷揚げも活発に行われていた（◆図 222）。1960 年代、船輸送からトラック輸送に切り替わり、本来の港の機能は低下したが、現在はレクリエーションの舟が行き交う憩いの場として活用されている。

カジエールの歴史は古く、青銅器時代にさかのぼるとされている。シーレ川は、紀元前 1000 年からずっと、ヴェネトの地域とラグーナとを結ぶ川の道だった。ここカジエールはその中継地点として、青銅や鉄などを運んでいたという。その出土品はトレヴィーゾ市立博物館に保存されている。

710 年、ヴェローナのサン・ゼーノ修道院（Abbazia di S. Zeno）の属領で、ベネディクト修道会のサンティ・ピエトロ・パオロ・テオニスト修道院 (Monastero dei SS. Pietro, Paolo e Teonisto) が創設される [68]。カジエールには、710 年に修道院が所有する水車があったとされており、おそらくこの修道院の所有だったと考えられる。水車は、シーレ川の上流と下流を結ぶロジャ運河（Canale della Rogia（Roja））に位置し、20 世紀初頭まで機能していたという。

1000 年頃、シーレ川での商船の通航を規制するために、カジエールの領主（i signori da Casier）がシーレ川沿いに城兼住宅を構える。この時代には、頻繁に商船が行き交っていたことを示しており、この建設の動きは、川港として発展していく要因の一つだったと推測される。

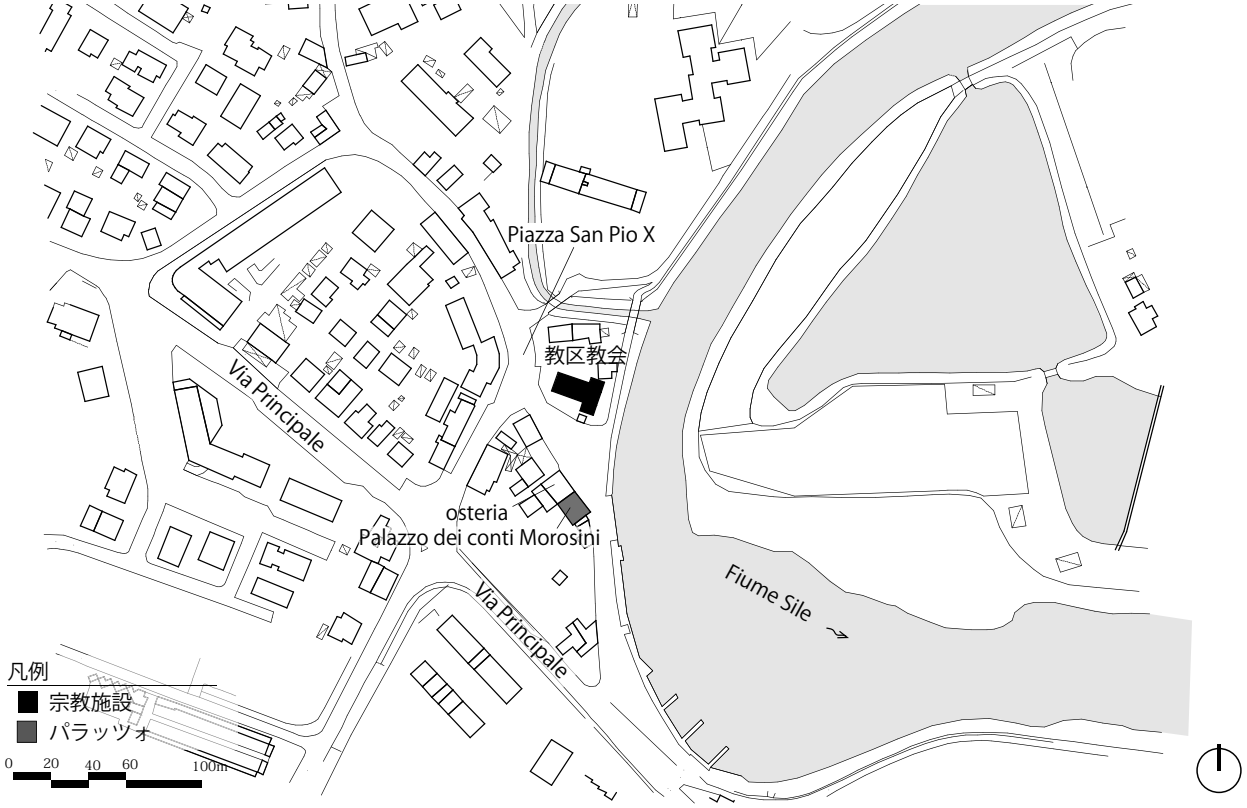


図 223　カジエールの主要な施設の分布（作成：須長、真島、道明、樋渡）

時代は下り、1819 年、カジエールとその周辺の集落であるドッソン（Dosson）、グラツィエ（Grazie）、フレスカーダ（Frescada）、テッラーリオ（Terraglio）などを統合し、面積 13.46 Km^2 のカジエール市（Comune di Casier）になり、現在の人口は 1 万人を超える [69]。

ドッソンで栽培される野菜のラディッキオは有名で、剣（spada）のように細長いことから、「スパドン（spadón）」と呼ばれる（◆図 224）。一般的にはトレヴィーゾ産ラディッキオとして今も重宝されている。

■教会、パラッツォ、オステリアの立地する重要な川港

かつて、カジエールでは湾曲した護岸に沿って荷揚げが活発に行われていた。現在、船から荷を持ち上げるためのクレーンが遺構として展示されており、港の記憶をとどめている（◆図 225、226）。また、教区教会の南側には、広場のような空地があり、その周りにはパラッツォやオステリアが並び、港にとって重要な活動拠点だったことがうかがえる（◆図 227）。

この教会はカジエールで最も象徴的な建物で、シーレ川や街のどこからでも見ることができる（◆図 228、229）。創設は中世で、現在の建物は、トレヴィーゾのサン・ジョヴァンニ大聖堂の保護下で、18 世紀に再建されたものである。教会は街道側に正面を向けているが、18 世紀の史料からもシーレ川に背を向け、街道側に正面を向ける様子が読み取れる。教会の周辺は低い塀で囲まれ、聖域が明確に示されている。公共性の高い教会前広場というよりは、政治権力の影響が及ばないアジール空間の性格を示す。

そして川港に立地するパラッツォはパラッツォ・デイ・コンティ・モロジーニ（Palazzo dei conti Morosini）と言い、建築様式から 18 世紀のものと思われる。外壁には、ヴェネツィア共和国の象徴である、獅子の彫刻が飾られていることから、ヴェネツィア共和国の政府関係の施設であったとも推測される。その後 1800 ～ 1839 年は市庁舎として使われていた。さらにこの並びに建つオステリアも港にとって重要な役目を果たす。単なる荷作業の骨休めに飲食する場所というだけでなく、商談の場としても活用された。トラットリアという飲食店では現在も、店内に 20 世紀初頭の古写真が飾られ、舟運が活発であった様子を伝える。また、人々の交流の場として変わらず機能し続けている。

1960 年代、舟運は自動車交通に置き換えられる。次第に舟運が激減すると、人々の足も水辺から遠のいてしまった。1970 年代の写真を見ると、壊れた舟が放置されることも少なくなかったようである。再度脚光を浴びるのは 1990 年代になってからである。環境を意識した整備が始まり、近年では様々な動植物に出会える自然豊かなシーレ川としてよみが



図 224　トレヴィーゾ産ラディッキオ



図 225　1970 年　水辺で遊ぶ子供たち（提供：Glauco Stefanato）



図 226　2013 年　かすての港の姿をとどめるシーレ川沿い（撮影：真島）



図 227　港に面するパラッツォ（左）、トラットリア（中央）、教区教会（右）（撮影：須長）



図 228　2013 年　教区教会の正面（撮影：陣内秀信）



図 229　1902 年　教区教会　街のどこからでも見える象徴的存在

えっている。現在この川に沿った水辺には、日常的に散歩や釣りを楽しむ人や、レジャー用の貸しボートを利用して、夏の暑い日差しの下で広く穏やかな水面を楽しむ人々の姿が数多く見られる。

■レステーラ――舟を牽引する牛の道

カジエールの重要な役割は、下流から荷を運ぶ際に、舟を牽引する牛を交代することであった（◆図 230）。下流のポルテグランディからトレヴィーゾの間に牛や馬の交代場所は 5 個所あり、そのうちの一つがカジエールだった。シーレ川沿いには「レステーラ」と呼ばれる舟を引っ張る動物が通るための道があり、1781 年の地図史料からその位置が読み取れる[70]。レステーラは、チェンドンで左岸から右岸に移る。右岸をしばらく上ると、右岸に位置するカジエールの港に着く。そして、メルマ川の対岸で右岸から左岸に再び切り替えられる。その後、トレヴィーゾまでは左岸をそのまま川を上っていく。また、A. プラティによって描かれた 1764 年の絵地図からは、小屋を確認することができる。この小屋は、フランチェスキ（nobili homo Franceschi）の所有するボヴァリア（bovaria）であり、舟（burchio）を牽引する動物用の施設であることが記載されている（◆図 231）。同絵地図には、この区間のレステーラの出発点であるカベルロット（Carberlotto）とチェンドン（Cendon）を結ぶ渡し舟の近くにも、フランチェスキ所有のボヴァリア（bovaria）が記載されており、フランチェスキ家はこの地域にとって重要な一族であったことがわかる。現在この区間を車で移動してみると、ほんの数分しかかからないが、その当時、蛇行するシーレ川に沿って川を上るには、動物を交換しなければならないほど、相当な時間とエネルギーが必要だった。20 世紀初頭の写真から、牛で舟を牽引していた当時の様子をうかがい知ることができる（◆図 232、233）。

■水車の立地

710 年の史料にあるシーレ川で最も古い水車は、カジエールで見つかったという。1764 年の A. プラティ作成の絵地図には、シーレ川の上流と下流を結ぶロジャ運河上には水車が描かれており、4 基の水輪のある製粉所は公共用で、2 基の水輪のある製粉所はフランチェスキ所有であることが記載されている（◆図 231）。20 世紀初頭まで使われていたこれらの水輪は、現在残っていないが、植物で覆われた運河からそのを偲ぶことができる。

また、1764 年の同絵地図には、シーレ川に注ぐ支流の河口にも水車が描かれている。支流とシーレ川との間の水位差を効率的に動力へ変換した例である。現在では、水車こそ利用されていないが、この支流の河口に工場が建っている。シーレ川に向けて堂々と建つ工場の正面は、シーレ川を代表する風景の一つである（◆図 234）。



図 230　1764 年　レステーラ、渡し舟、水車
A. プラティ作成
A.S.Ve, *Provveditori alle Biave*, Registro 122.

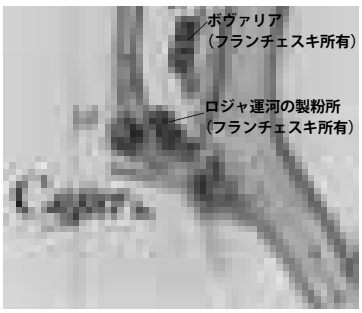


図 231　1764 年　カジエール
Ibid.



図 232　20 世紀初頭　牛による舟の牽引

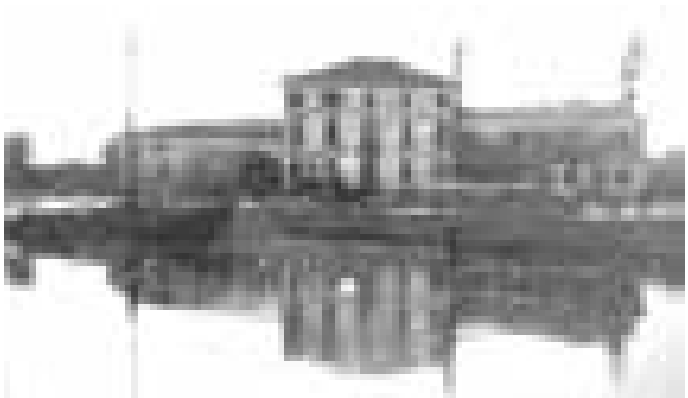


図 233　シーレ川に面するパラッツォ　舟を牽引する牛の群れ



図 234　シーレ川の支流の河口に立地する工場

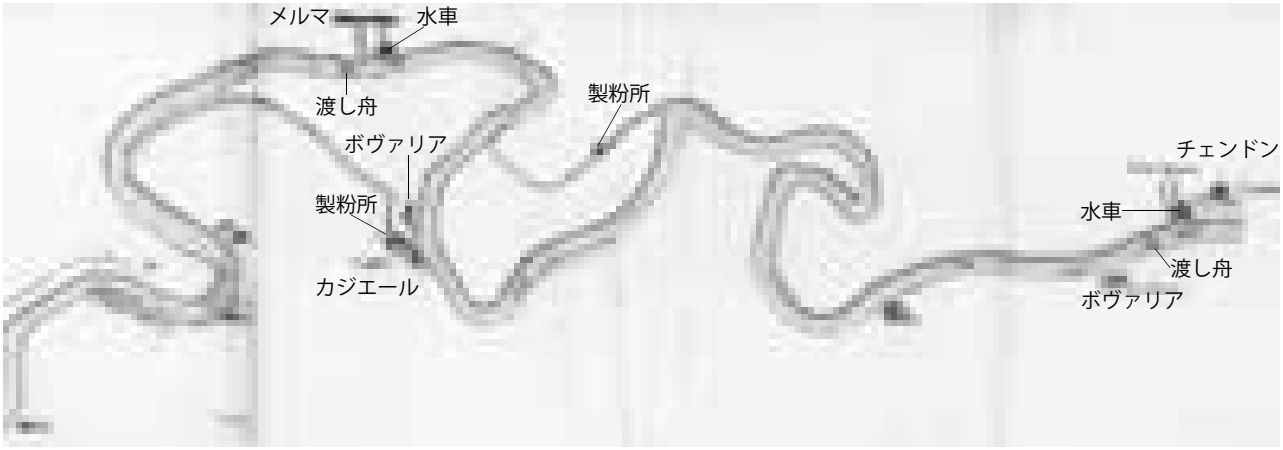


図 235　1746 年　A．プラティ作成の絵地図　A.S.Ve, *Provveditori alle Biave*, Registro 122.
渡し舟（passo）の位置を確認できる。１つはカジエールの北側とメルマ（Melma）を結ぶ位置にあり、ここはシーレ川に注ぐメルマ川の河口にあたる。もう１つはカジエールの下流に位置するカベルロット（Carberlotto）とチェンドン（Cendon）を結ぶ渡し舟である。ここには、ボヴァリア（bovaria）もあり、カジエールのボヴァリアと同じフランチェスキ所有である。
シーレ川に注ぐメルマ川とミニャゴラ（Mignagola）川の河口には、水位差を活かして水車による産業が 18 世紀から存在していた。現在でも、同じ位置に工場が存在する。

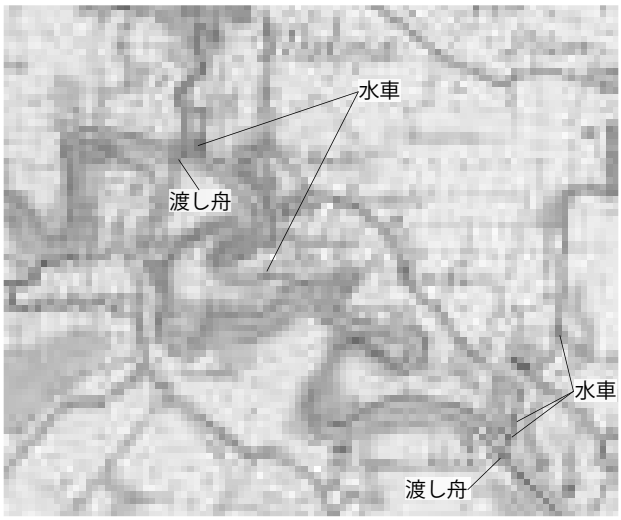


図 236　1798-1805 年　Anton von Zach.
渡し舟と水車を利用した工場を読み取れる。

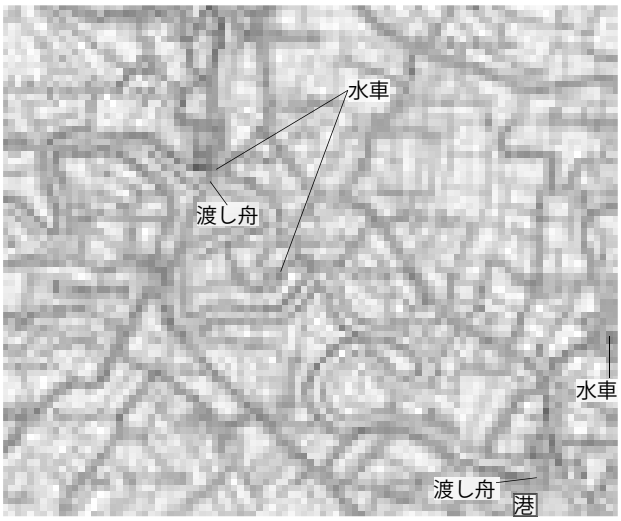


図 237　1887 年　I.G.M.
渡し舟と水車の位置は 18 世紀末とほぼ同じであることがわかる。

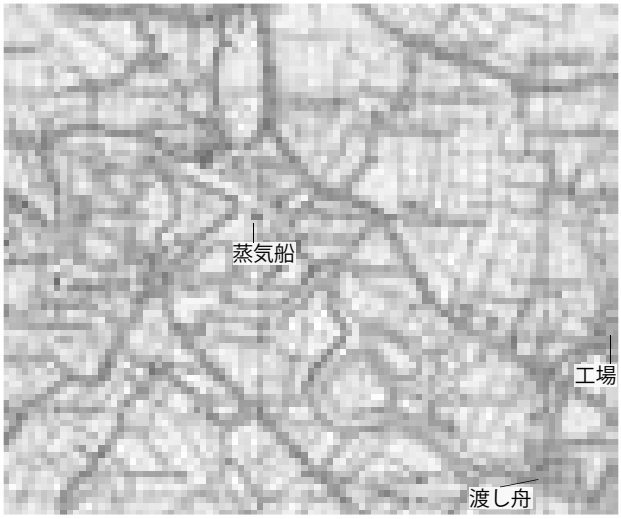


図 238　1940 年　I.G.M.
カジエールの上流部に、蒸気船の記号がある。ラグーナからここまで運航していたようだ。



図 239　1984　I.G.M.
カジエールの上流側で、蛇行するシーレ川は直線的な河川に付け替えられる。



カザーレ・スル・シーレ（Casale sul Sile）

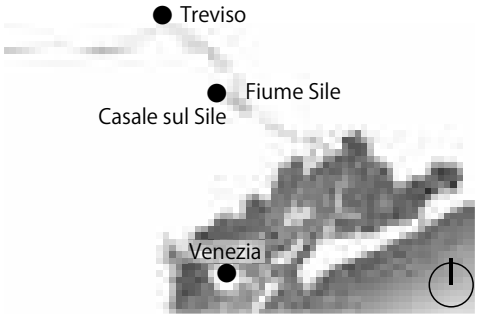


図 240　カザーレ・スル・シーレの位置（作成：須長）


図 241　現在の水辺
かつて護岸には木を植えることは禁止されていた。1948 年からポプラの木を植えたという。

蛇行するシーレ川をさらに下ると、川沿いに住宅の建ち並ぶ小さな川港カザーレ・スル・シーレ（Casale sul Sile）にたどり着く（◆図 240 ～ 242）。かつては、重要な港として発展していた。一般に、河川の湾曲する外側は、川の流れが緩やかになる。そのため、川の流れが遅く、比較的荷揚げしやすい場所にカザーレ・スル・シーレの港も立地したと思われる。

地名の由来は、ラテン語の「農家（casalis）」から来ており、おそらく、すでに古代ローマ時代には、シーレ川沿い（sul Sile）の小集落（vicus）を形成していたと考えられている。

町の歴史は史料から 1101 年までさかのぼることができる。トレヴィーゾの領主であるダ・カミーノ（da Camino）によって、ヴェネツィア方面を監視するために塔が建設された。塔は、シーレ川の右岸に建設され、航行の監視が行われた。集落はその塔の周辺に形成される。また、河川を横断する地下通路が掘られたという。

14 世紀、ダ・カッラーラ家は川の対岸にもう一つ別の塔を建設し、城を拡張した。その後、城はトレヴィーゾのポデスタ（都市行政長官）、グイド・カナル（Guido Canal）によって 1418 年に修復され、農民によって使われていたという。さらに時代は下り、ダ・カッラーラ家の塔は 19 世紀には破壊されたままだったが、現在は修復され、個人の庭のなかに保存状態良く維持されている。この塔は街の象徴の一つであり、水辺を彩っている（◆図 243）。

港のすぐ脇に建つ教区教会は 12 世紀に創建され、1796 年の再建の際に、西側に正面が付け替えられた。1713 年の史料から、もともとはシーレ川の下流である南側に正面を向けていたことがわかる[71]。このことからもシーレ川に依存しながら発展してきたことがうかがえる。

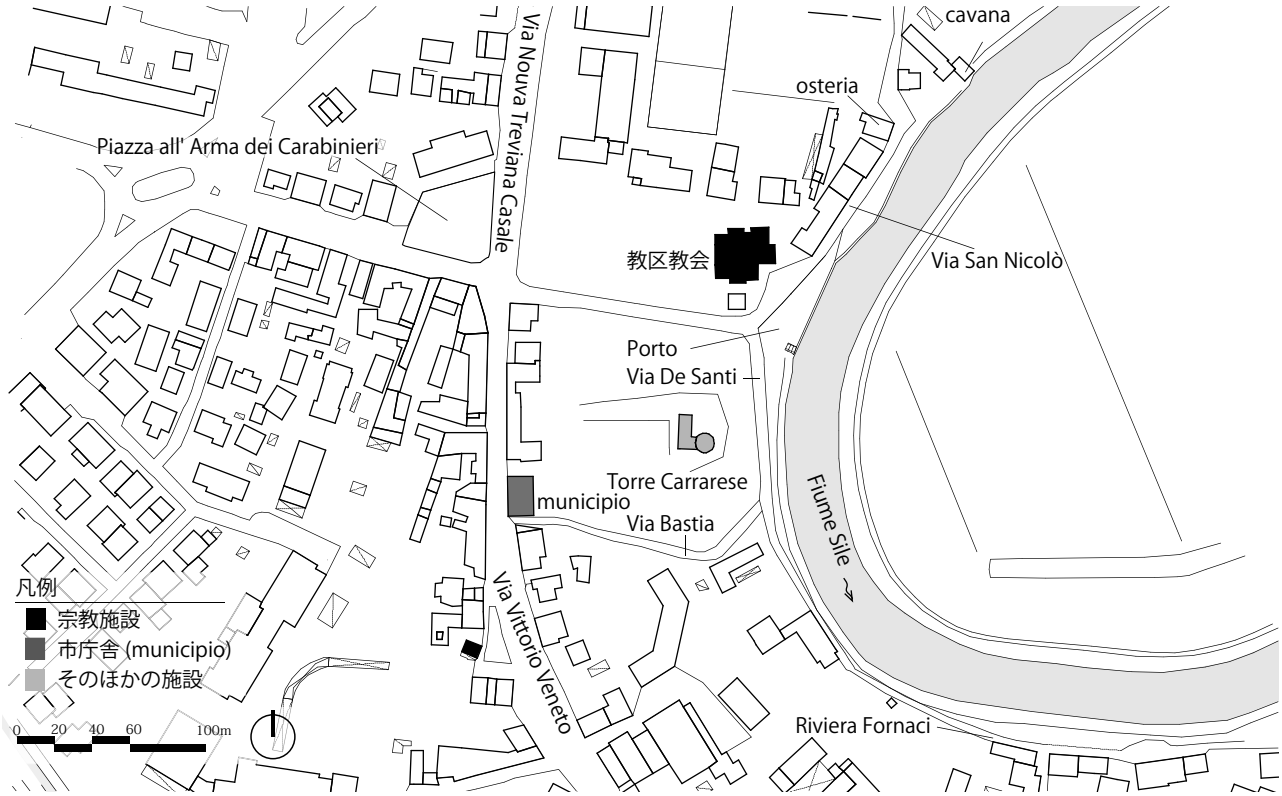


図 242　カザーレ・スル・シーレの主要な施設（作成：須長、真島、道明、樋渡）

■かつての川港

シーレ川の右岸に立地するカザーレ・スル・シーレは、川港として非常に重要な地域であった。この地に住む 1566 年から船乗りの家系であるグラウウコ・ステファナート（Glauco Stefanato）氏によると、ここは、各地からあらゆる資材・商品の届く重要な物流基地だったという。ラグーナに浮かぶブラーノ島からここまで魚が運ばれており、また、キオッジアやコマッキオ、比較的近郊のポルデノーネ、そして内陸都市のマントヴァ、フェッラーラとも川を通じた交流があった。さらには、ロシアからマルゲーラ港を経てここまで運ばれてくる物もあったという。品物としては、砂糖、ピーナツ、菜種などに加え、ルーマニアからはひまわり、アメリカ合衆国からは大豆などがあり、様々な荷を載せた舟が各方面から来ていた。ここでは、2000kg を積載できるブルキエッロという舟がしばしば使用された。舟では、とりわけねずみから食料品を守るために、ねずみ退治用の犬が重宝がられていたという。

蛇行する川に沿って、下流から荷を載せた舟を引っ張る風景は 1963 年まで見られた。ヴェネツィアから 2 番目のレステーラの途中にあたるカザーレ・スル・シーレでは、牛、馬、ロバ、人が船を引っ張っていた。G. ステファナート氏曰く、「川の流れが遅いところは馬でも対応できるが、速いところでは牛を利用した」そうである。

一方、カザーレ・スル・シーレからは、レンガをヴェネツィアまで運んでいた。周辺にはレンガ工場があり、G. ステファナート氏の祖父は、1902 年、ヴェネツィアのサン・マルコ寺院の鐘楼を再建する際のレンガを運んだという。レンガ工場通り（Riviera Fornaci）という通り名からもその名残をうかがえる。この通りは港から離れており、新しい一角であるように見受けられる。

■舟運の衰退と新たな役割

舟運の発達していた当時には、舟上に暮らすこともあたり前だった。そんな彼らには、舟に長男の名前や聖人の名前をつける習慣がある。このことからも、舟の重要性がうかがえる。

G. ステファナート氏の父親も船乗りで、1960 年頃まで運送業を営んでいた。しかし、トラック輸送に切り替わっていく時代の流れには逆らえなかった。子供の頃家業を手伝っていた G. ステファナート氏は、舟運の価値を伝えたいという強い思いと、舟に対する愛着から、1970 年代、物資輸送から、150 人の観光客を乗せてシーレ川下りを楽しむ観光という新たな事業に踏み出した。水上パーティーをしながらラグーナに向けて繰り出すツアーは、楽しいに違いない。また、シーレ川沿いのホテルと提携しており、シーレ川とラグーナの周遊をセットにしたコースは大変人気だという。

■現在の水辺

かつての川港として機能を失った現在でも、水辺には活気がある（◆図 244、245）。川沿いを散歩する人たちや、カードゲームを楽しむ地元の住民、さらには、プライベート・ボートを浮かべて水浴を楽しむ人たちに出会うことができる（◆図 246）。こうした背景には、G. ステファナート氏のような船乗りを誇りに思っている人々やシーレ川を大切にする人々がこの地に住み続けていることがあるに違いない。

■サン・ニコロ通り（Via San Nicolò）の住宅

シーレ川沿いに面するサン・ニコロ通りには、河川に面して間口をもつ 2 階建ての住宅が並ぶ（◆図 247）。この街区は教区教会の裏側にあたり、比較的早く形成されたと思われる。古くは教会の修復職人が住んでいたと言われており、教区教会に関係する機能があったという。戦後は、靴屋、鍛冶屋、床屋、倉庫（材木、石炭）、オステリア、木工屋、縄づくりの作業場が並んでいた（◆図 248）。また、船乗りたちの住宅もあった[72]。

お酒を楽しむオステリアは船乗りたちの集まる場でもあり、契約つまりビジネスの場でもある非常に重要な場所であった。そのため、港のような人の集まる場所には必ずオステリアがあり、オステリアの存在は、交流の場として機能していたかどうかを示す一つの指標になる。

サン・ニコロ通り沿いの建物の 1 階のレベルは、通りより少し高い。これは、河川の増水に備えて少し床面を高くしていると考えられる。部屋は奥に伸びており、裏庭をもつ。現在、裏庭は洗濯を干すスペースとして利用されている。また、通りに面して煙突があることから、通り側に台所が配置されていると推測される。

現在、この通りにはかつてバスの運転手だったという、80 歳代の男性 A 氏が住んでおり、庶民的な場所である（◆図 249）。A 氏の趣味は狩猟で、世界中を周っていたという。住宅にはその様子を伝える写真が飾られていた。

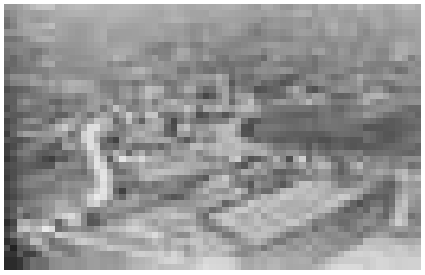


図 243　カザーレ・スル・シーレ鐘楼のそびえる小さな集落
1952 年まで、港（porto）から市場の開かれる広場（Piazza all' Arma dei Carabinieri）まで水路が通っており、舟が航行できたという。
（提供：G. Stefanato）



図 245　2013 年　かつての港
（撮影：陣内）



図 246　2013 年　レジャーに活用されるレステーラ（撮影：陣内）



図 244　1950 年代　シーレ川沿いの洗濯場　（提供：G. Stefanato）



図 247　1950 年頃　サン・ニコロ通り
奥にはダ・カッラーラ家の塔が見える。
（提供：G. Stefanato）



図 248　2013 年　サン・ニコロ通り
右端の元オステリアの壁面には、Osteria con all'oggio al Sile の文字が薄らと残っている。
（撮影：須長）

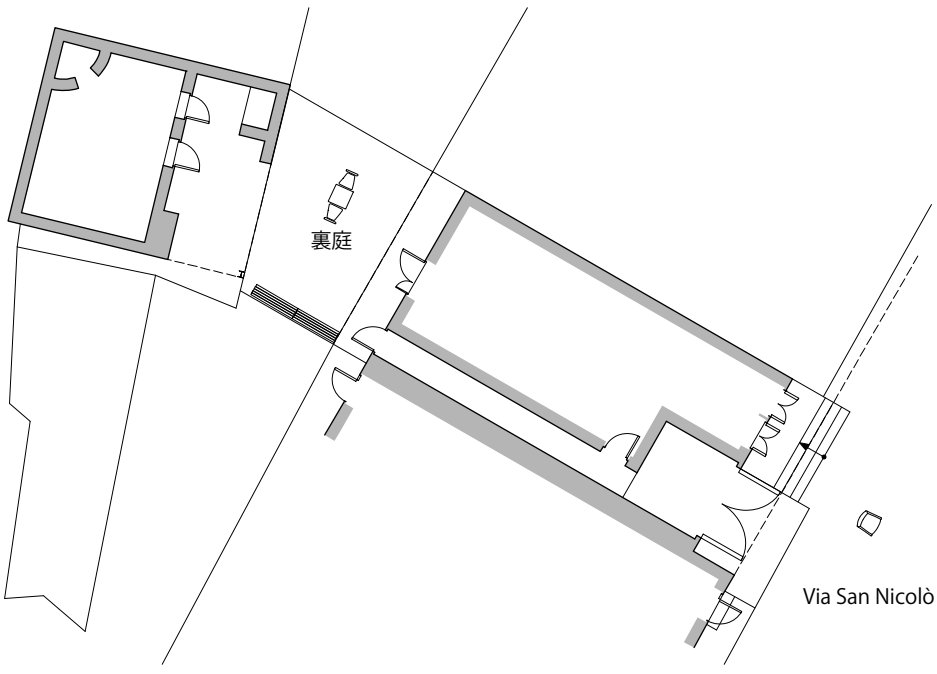


図 239　サン・ニコロ通りの住宅　1 階平面図　　（作成：須長）

■カヴァーナ（cavana　艇庫）

シーレ川沿いに建つステファナート家の敷地には、艇庫がある（◆図 250 ～ 252）。ヴェネト地域の方言でカヴァーナと言い、古くから舟を風雨から守るために使われるヴェネト地域で伝統的な屋根付きの係留場所である。その昔は葦を用いた簡易的なカヴァーナが作られたが、その後しっかりとした木造や、さらには石やレンガで頑丈に造られようになる。ヴェネツィアのように高密な都市に発展すると、カヴァーナは住宅内に取り込まれ、１階に運河を直接引き込んだ空間が設けられるようになる。時代が下ると、ヴェネツィアの多くの建物では、カヴァーナを夫塞いで倉庫もしくは居住空間として利用するようになる。しかし、カヴァーナの入口を塞いだ壁面には、かつての開口部跡がその名残をとどめている。

一方、シーレ川沿いでは、敷地にゆとりがあることから、住宅とは別に、大規模なカヴァーナが設けられている。



図 250　1950 年代　カヴァーナ（提供：G. Stefanato）



図 251　2013 年　カヴァーナ（撮影：須長）

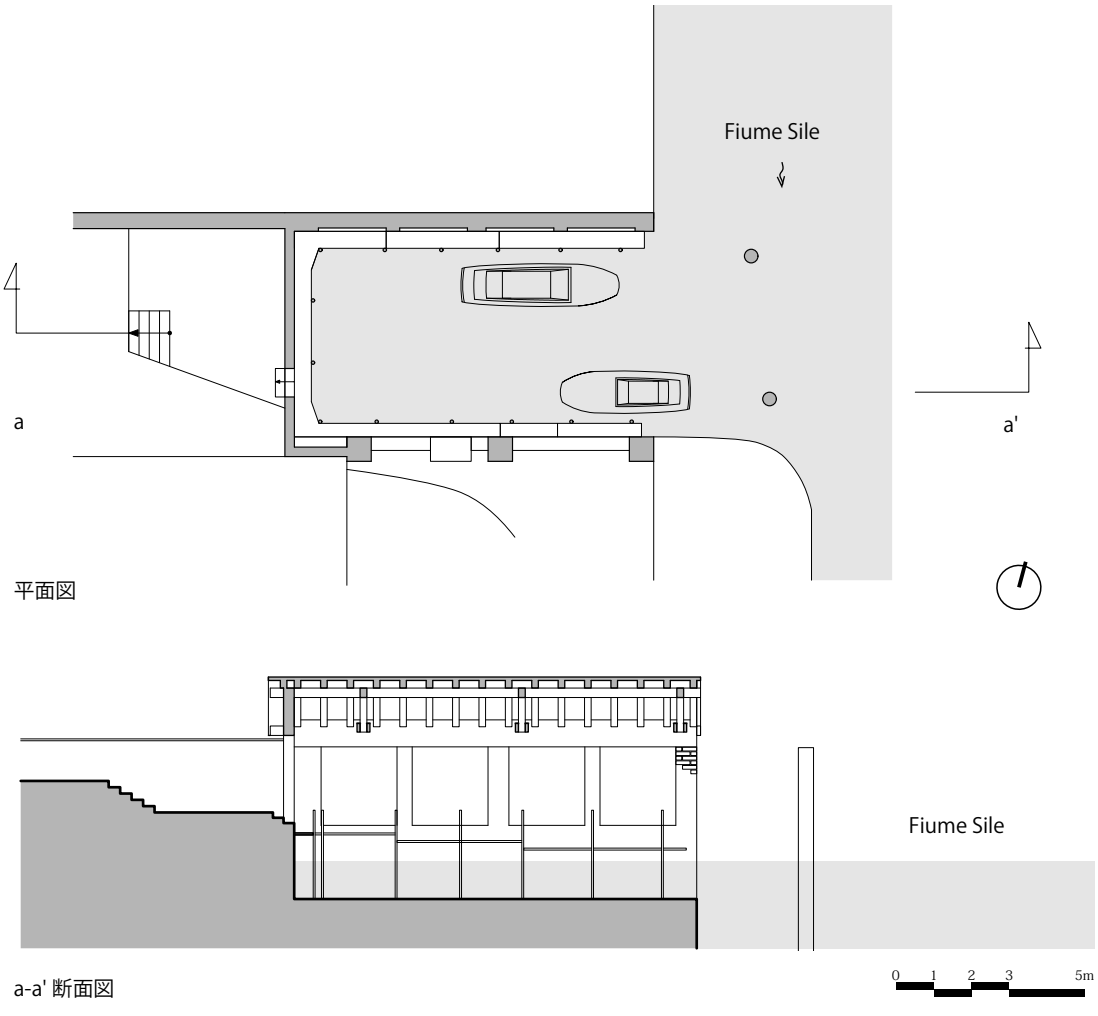


図２52　カヴァーナの平面図・断面図　（作成：須長）

19 世紀末～ 1970 年代のシーレ川

図 253 ～ 261 はカザーレ・スル・シーレに住む 1566 年から船乗りの家系の G. ステファナート氏提供の写真である。

ラグーナとヴェネト地域とを結ぶ重要な川の道だった。大規模な舟など様々な舟が写っていることからその様子を見て取れる。1950 年代までは手漕ぎ舟や帆船が主流であり、シーレ川を上る際は、動物が船を引っ張っていた。川の流れが速いところでは牛を、穏やかなところでは馬を使っていたという。1960 年頃、モーターエンジンが取り付けられるようになり、1970 年代には、木造から金属製の船に変わった。次第に船からトラック輸送に切り替えられ 1974 年までは閘門が機能していたという。1870 年頃の渡し舟の写真では、馬車が舟に乗っており、渡し舟の重要性がうかがえる。橋の建設と共に、渡し舟は姿を消していく。これらの写真は、現在では見ることのできない、かつての水と結びついた人々の営みの記憶をとどめる貴重な史料である。

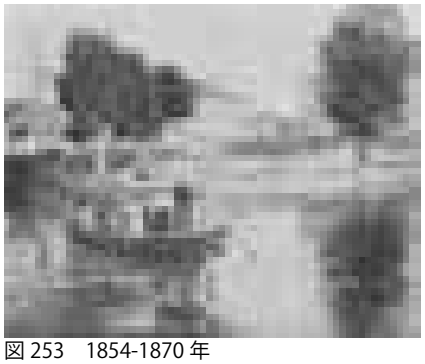


図 253　1854-1870 年
ムゼストレ―クアルト・ダルティーノの渡し舟

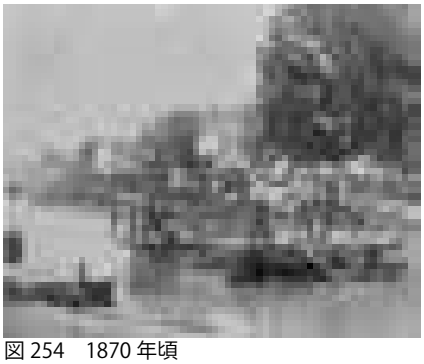


図 254　1870 年頃
ムゼストレ―クアルト・ダルティーノの渡し舟



図 255　1948 年
カザーレ・スル・シーレの渡し舟



図 256　1930 年代　サン・ニコロ通り（カザーレ・スル・シーレ）



図 257　1930 年　レンガを運ぶ帆船（マッツォルヴォ）



図 258　1950 年代　サン・ニコロ通り

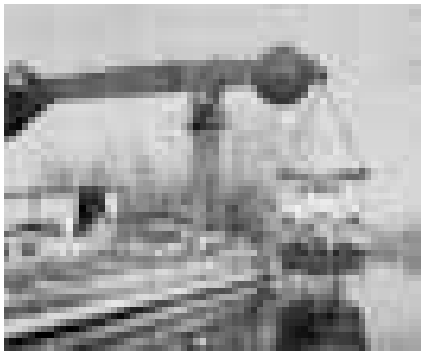


図 259　高速船の進水



図 260　1970 年代　ポルテグランディ



図 261　深い溝のあるイストリア産の石柱
激しい川の流れの区間で、舟を操縦するための「ロープをひっかける」溝のある石柱。係留用ではない。

※図 253 ～ 261　提供：G. Stefanato

第３節　ピアーヴェ川流域―山の文化と筏流し

１．ピアーヴェ川流域の地理的、歴史的特徴

ピアーヴェ川は、ベッルーノ県の北に位置する、オーストリアとの国境に近いペラルバ山の標高約 2000m に水源をもつ。2000m 級の山々を縫うようにしてヴェネト平野に流れ、蛇行しながらアドリア海に注ぐ全長 230km を超す河川である（◆図 262）。上流の標高 1250m を超すチーマ・サッパーダの辺りでは、川幅が狭く、多量の水が勢いよく流れている（◆図 263）。中流から下流になるモンテッロの周辺では、ピアーヴェ川の豊富な水量を利用して、農業用水に活用された（◆図 265）。そしてモンテッロを過ぎると、河川は激しく蛇行し始める（◆図 264）。

近年、ピアーヴェ川沿いで最も注目される地域はモンテッロの北側の丘陵地である。ここでは、ワイン用のブドウ栽培が盛んで、起伏に富んだ土地の至る所にブドウ畑が広がっている（◆図 266）。今日のイタリアらしい見事な農業景観と言える。特にこの辺り一帯は「プロセッコ（Strada del Prosecco）」という発泡性のワインの産地で、夕食前に冷えたプロセッコは仕事後の一杯に最適である。そのプロセッコの産地として知られるヴァルドッビアーデネには、「プロセッコ街道」と呼ばれる通りも存在する（◆図 267）。この通りに沿ってワイン製造所のカンティーナが多く立地し、ここから日本にも出荷されている。

次にピアーヴェ川流域の歴史について触れておく。この河川の上流から下流まではかつてヴェネツィア共和国支配下であったが、それ以前は複数の権力に支配されていた。1635 年の地図から、その複雑さを少し感じる取ることができる（◆



図 262　1798-1805 年ピアーヴェ川　　Anton von Zach.



図 263　ピアーヴェ川上流に位置するチーマ・サッパーダの製材所

図 268）。この地図はヴェネツィア共和国支配下で描かれたもので、各管轄権の範囲がわかるように色分けで表現されている。上流からカドーレ、ベッルーノ、フェルトレ、トレヴィーゾの領域になっている。ヴェネツィア共和国はまずトレヴィーゾを支配下に置き、続いてベッルーノとフェルトレ、そして最後にカドーレの地域を統合していった。

ヴェネツィアには資源がほとんどなく、外から資源を供給する必要があった。なかでも重要だったのが木材である。水辺の不安定な土地での都市建設では、木杭の上に建物や橋がつくられたため、木材が必要不可欠であった必要不可欠であった（◆図 269）。そのほか住宅などの建築用、波の力から土地を守るための護岸用、航路の標識用、ガラス製造など産業用、一般家庭の暖房用など様々な用途で木材を必要としてきた。またヴェネツィア政府が最も必要としたのは、国営造船所で造船用の木材であった（◆図 270）。そのため、トレヴィーゾを支配下に置いた後、モンテッロの森を共和国が管理し、木材を円滑に供給できるようにした（◆図 271）。しかし、この森だけでは足りず、ベッルーノのカンシーリオ（Cansiglio）の森、そしてカドーレ地域へと木材を求めていったのである。こうしてカドーレ地域の広大な森からピアーヴェ川を利用して、多量の木材がヴェネツィアまで運ばれていた（◆図 272）。実際には木材輸送の歴史は古く、木材を筏に組んで運ぶ筏師（ザッティエレ　zattiere）が、紀元後２世紀にはすでに存在したとされている[1]。ここでは、ヴェネツィア共和国支配下で構築された木材輸送のシステムについて見ていく。それ以前についても、可能な限り触れたい。

また、カドーレの地域は山々に囲まれ資源が豊富だった。とりわけ、鉄や銅などの鉱物が豊富で、紀元前４、５世紀頃の銅を加工した奉納物も確認されている[2]。この奉納物はピエーヴェ・ディ・カドーレの考古学博物館（Museo archeologico cadorino）に展示されており、後に詳しく触れる。こうした資源の豊富な産地として、ヴェネツィアは早くからピアーヴェ川流域に目を付け、主に木材を組んだ筏の上に物資や商品を載せてヴェネツィアへ輸送を行っていたのである。



図 264　モンテッロのブドウ畑から見下ろしたピアーヴェ川

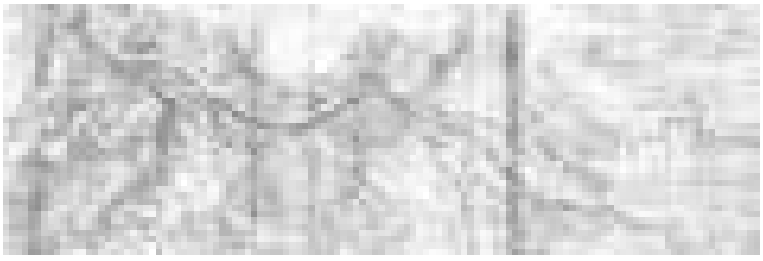


図 265　1556 年頃　モンテッロ周辺を流れるピアーヴェ川
A.S.Ve, *S.E.A., Diversi*, dis. 5.



図 266　一面に広がるブドウ栽培

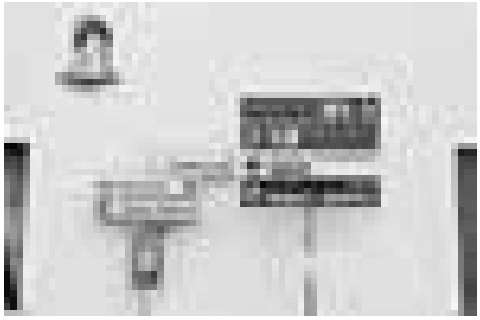


図 267　プロセッコ街道の標識

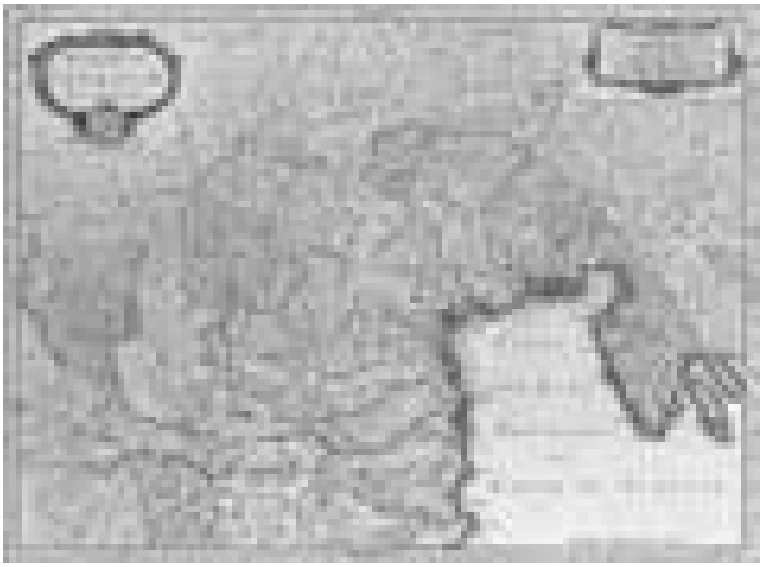


図 268　1635 年　ヴェネツィア共和国およびその周辺の支配領域
Anna Zanini, Luisa Tiveron, *Marca trevigiana : Vedute e cartografia dal XVI al XIX secolo*, Vicenza : Terra Ferma, 2010, p.45.

さて、ピアーヴェ川を利用した産業について、もう少し挙げておく。ピアーヴェ川は、周りの山から数多くの急流が注ぎ込む水の豊富な河川である。そのため、ピアーヴェ川流域では、上流から下流まで川の水を利用して、水車を用いた産業が活発であった。水車から得られるエネルギーにより製粉、製材、製鉄、羊毛加工などが行われてきた。水量が安定しない上流の方では「上掛水車」という方法で水車を回していた。高いところから水路を引っ張り、上から水車に水を流し、水車を回すという方法である。この事例についてはロッツォ・ディ・カドーレのところで取り上げる。ネルヴェーザ・デッラ・バッタリアでも、ピアーヴェ川から水路を引き、その水路上に製粉所が立地していた（◆図 273）。

またピアーヴェ川ならではの興味深い河川の利用方法として、防衛という機能が挙げられる。16 世紀、モンテッロの麓に位置するネルヴェーザ・デッラ・バッタリアからピアーヴェ川の水を引き、トレヴィーゾの市壁内を流れるボッテニガ川につなげた。トレヴィーゾの市壁には水門があり、その水門を閉じると、ボッテニガ川が氾濫し、市壁の外側が洪水状態になるというのである。トレヴィーゾの市壁の外側を洪水にすることで、敵から攻撃を防ぐという戦略であった。ピアーヴェ川がいかに豊富な水量であったかがわかる事例である。

このようにピアーヴェ川は多岐にわたり、活用され続けてきた。そのなかでも、ここでは、木材やそのほかの資源の産地に注目し、ヴェネツィアまでの木材輸送のシステム、そしてそのほかの資源の輸送を概観し、ヴェネツィアがどのように地域と結びつきながら発展を遂げたのかを考察する。

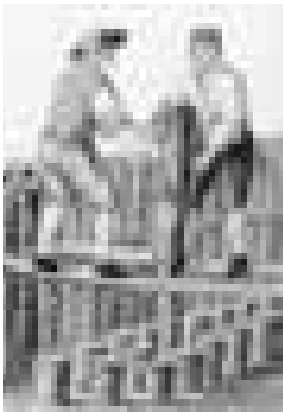


図269　18世紀　ヴェネツィアの土地を固める木杭
Giovanni Grevembroch 画
ヴェネツィア、Museo Correr.

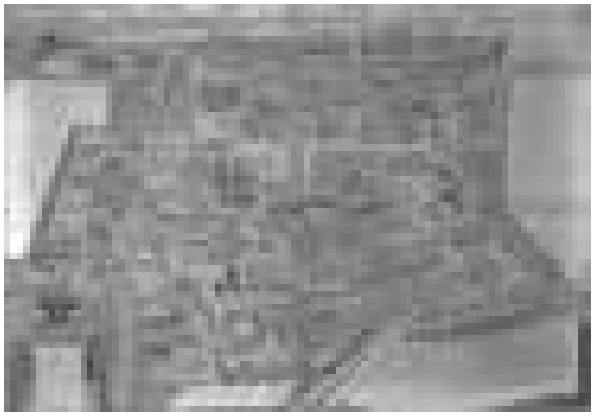


図 270　1798 年　ヴェネツィアの国営造船所の見取り図
トリエステ、Biblioteca Civica.



図 271　現在のモンテッロの樹木

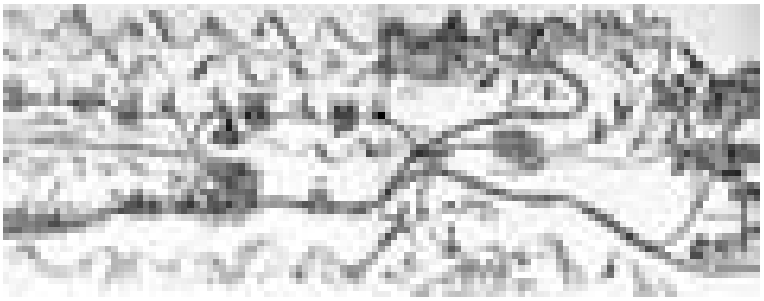


図 272　1604 年　レオナルド・ベルナボ作成の木材輸送に関する絵図
この絵図にはコメリコの森やヴェネツィア共和国管轄のソマディダの森が描かれ、伐採された丸太が集められる港も記されている。またこの絵図からペラローロ・ディ・カドーレで丸太や正座した木材を筏に組むことも読み取れる。
カドーレ大共同体文書館（Archivio della Magnifica Comunità di Cadore）

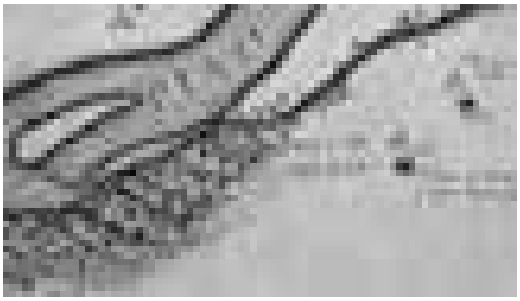


図 273　1685 年　ネルヴェーザ・デッラ・バッタリア
モンテッロの森の麓に位置するこの町は川港であった。水路沿いには製粉所も立地し、生産性の高い町であったことがうかがえる。
A.S.Ve, *Provveditori sopra beni inculti*, Disegni, *Treviso Friuli*, 425/18.B/3.

ピエーヴェ・ディ・カドーレ（Pieve di Cadore）



図 274　カドーレ地方の主な都市の位置

この辺りの歴史は古く、ドメッジェ・ディ・カドーレからは紀元前５、４世紀にさかのぼる鉄器時代の兜が出土した。カラルツォ・ディ・カドーレでは、泉がつくりだした湖のなかに起元前４～２世紀の供物がいくつも見つかっている（◆図 274、275）。カドーレのラテン語の名称は「カトゥブリウム（Catubrium）」であり、「戦い（catu）」と「要塞（brigum）」という意味を組み合わせたものであった。ローマの植民地以前には、古代ヴェネト人の後にケルト民族の一種であるインスブリ・カトゥブリーニ（Insubri Catubrini）がここに住んでいたという。ちなみに、フリウリの方言では「チアドヴリ（Ciadovri）」、ドイツ語では「カドベル（Cadober または Kadober）」と呼ばれていた[3]。1951 年、ピエーヴェ・ディ・カドーレの新庁舎を建設する際、地中から古代ローマの床暖が見つかり、ドムス（邸宅）があったことが証明された。

ローマ帝国崩壊後の支配状況はイタリアで共通して見られるように次のような変遷をたどる。476 ～ 493 年にはオドアケルのヘルール族、493 ～ 548 年には東ゴート族、548 ～ 553 年にはフランク族、553 ～ 568 年にはビザンティン、そして 568 ～ 774 年にはランゴバルド族、その後 888 年までフランク族に支配される[4]。そして 11 世紀までにはアクイレイア総大司教領として栄えた。1338 年にカドーレ大共同体（Magnifica Comunità di Cadore）が設立され、1347 年にアクイレイア総大司教によって承認された。カドーレ大共同体では、それぞれの地方の規律が統一された。この共同体は 1420 年にヴェネツィア共和国に属した後も続き、その中心地となったのがピエーヴェ・ディ・カドーレであった。

1608 年に描かれたピアーヴェ川流域の絵図には、ピエーヴェ・ディ・カドーレに旗の翻る要塞のような庁舎が描かれており、この地域の中心であることが読み取れる（◆図 276）。この庁舎と塔は 1444 ～ 1492 年に建設され、カドーレ大共同体に属した 27 の地域（レーゴラ）が議会に召集されていたという[5]。しかし 1511 年のカンブレー同盟との戦いで破壊され、1513 年から修復が続けれた。塔に施された獅子の彫刻はかつてこの地がヴェネツィア共和国であったことを示している（◆図 277）。庁舎は 1980 年に修復され、考古学博物館もその時に３階に併設された。この考古学博物館にはカドーレ地方の出土品が展示されてお

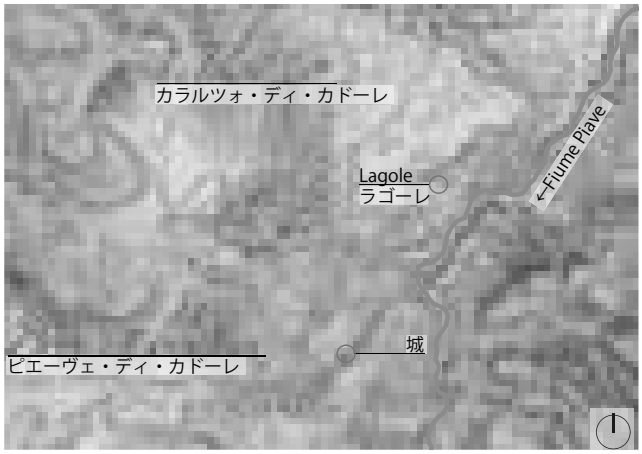


図 275　1798-1805 年　ピエーヴェ・ディ・カドーレ、ラゴーレの位置　　Anton von Zach の地図をもとに作成

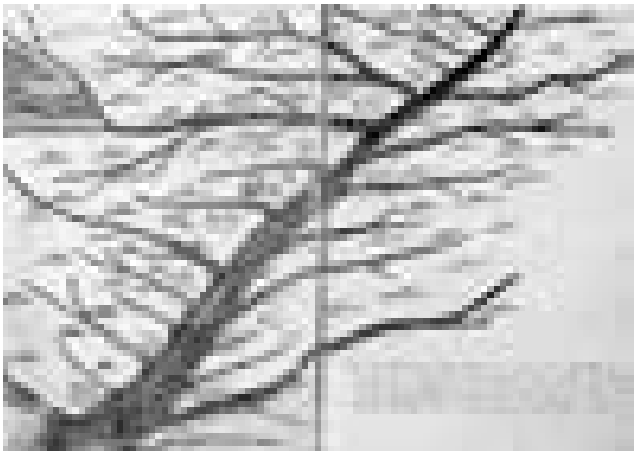


図 276　1608 年　イセッポ・パウリーニ（Iseppo Paulini）作成のピアーヴェ川流域　　A.S.Ve, *M.M.N.*, b. 131.

り、古いものでは紀元前５世紀頃までさかのぼれる。この土地を深く理解できる貴重な施設である。また、この庁舎前の広場は、住民や観光客の集まる町の中心であり続けている（◆図 278）

1608 年の絵図には主な町のほかに、集落と思われる建物も描かれており、当時のこの地域の状況を知ることができる（◆図 276）。ここで特に触れておきたいのは、左上に強調して描かれたソマディダ（Somadida）の森である。この森はヴェネツィア共和国に管理されていたことから、別名「サン・マルコの森」と呼ばれた。このソマディダで伐採された丸太は、ばらばらの状態でアンシエリ川に運ばれ、ピアーヴェ川を介してヴェネツィアまで輸送されていた。同絵図には、ピアーヴェ川に注ぐたくさんの河川が描かれていることが読み取れ、これらの河川の背後には豊かな森が広がっていた。広大な森は民間に管理され、ヴェネツィアに木材を供給し続けてきたのである。こうした木材産業で栄えてきた地域が本土にあったからこそ、ヴェネツィアは繁栄できたと言えよう。

さて、ピアーヴェ・ディ・カドーレは、ルネサンス時期で最も有名な画家であるティツィアーノ・ヴェチェッリオの出身地としても知られている。ティツィアーノは画家であると同時に、カドーレの木材を国営造船所に出荷する事業に投資した実業家でもあった。祖父は公証人で、父は政府の管理職であったことから、ピエーヴェ・ディ・カドーレの有力家であった[6]。これは、山奥の町が世界的に有名な画家を輩出できるほど、政治力・経済力をもっていた証である。

カドーレ大共同体はヴェネツィア共和国崩壊後の 1807 年にナポレオンが新たな行政を行うまで続いた。その後カドーレは 1815 ～ 1866 年までオーストリア支配下に置かれ、イタリア王国統一後は今日見られるようにベッルーノ県の一部となった[7]。

そして 1875 年この地域の精神や文化の統一を維持し、促進するために、カドーレ大共同体が再編成されたのである[8]。こうした地域の交流が現在もなお息づいている。

カドーレ地域の重要な場所を付け加えておく。ピアーヴェ川流域には聖なる水の力を信仰する「ラゴーレ神域」と呼ばれる聖地が存在していた（◆図 279、280）。古ヴェネト人、ケルト人、そしてローマ人が信仰の場としていた。カドーレと呼ばれるこの地方の人達は、水が聖なる力をもち、神秘的な治癒力をもつことをよく知っていて、この水辺を儀礼の場、奉納の場とし、一種の水の神域を形成した。治癒力の象徴としてのアポロン、泉や牧人を守るとされるヘラクレスへの信仰と結びついていたという。キリスト教が普及すると聖なる場所の意味が弱まり、やがて完全に忘れ去られた[9]。

ピエーヴェ・ディ・カドーレの考古学博物館には、この泉に奉納されていた人や動物をかたどった青銅の像や剣などが展示されている（◆図 281）。こうした展示物から、キリスト教が普及する以前のピアーヴェ川流域の文化的・精神的な一面をうかがい知ることができる。



図 277　カドーレ大共同体の庁舎（撮影：陣内）



図 278　庁舎前の広場

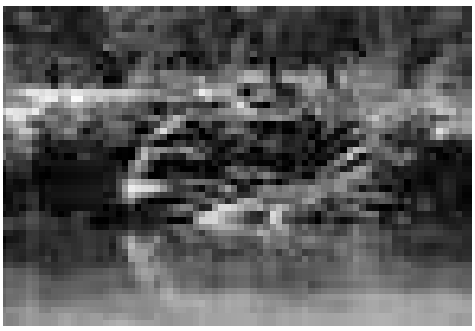


図 279　カラルツォ・ディ・カドーレに位置するラゴーレ

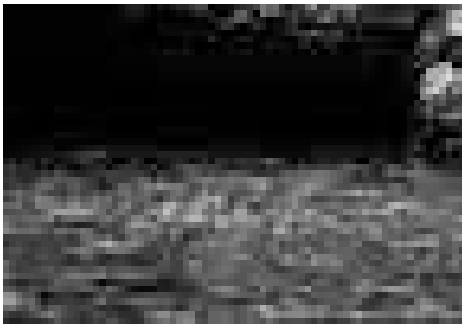


図 280　ラゴーレ神域の湧水

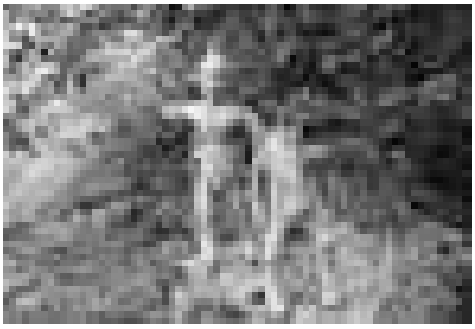


図 281　ラゴーレに展示された供物

ロッツォ・ディ・カドーレ（Lozzo di Cadore）

ロッツォ・ディ・カドーレはピアーヴェの上流に位置し、ベッルーノ県に属す、人口約 1400 人の市である（◆図 282）。標高 1000m を越える山々に囲まれ、木の豊富な地域として知られる。かつて森を管理してきた集落の一つである。また製炭業や、牛・羊の牧畜業も盛んで、この集落の人々は山の仕事に従事していた。

集落は標高 730 ～ 800m の間に広がり、斜面地を利用して建物が建てられている。１階と２階のエントランスが異なる場合が多く、この形式は一般的に農村集落で見られる。１階を家畜小屋や倉庫として２階以上を居住空間としている。しかしカドーレの地域では、主屋と家畜小屋が別棟である。典型的なカドーレ様式の住宅は、１階に台所を配し、２階以上は外階段でアクセスする仕組みである。外階段では、バッラトイオと呼ばれる木造の張り出し廊下を用いる場合もある。また、住宅の外壁には、カドーレの地域で採れる石が用いられ、石造と木造の組み合わ

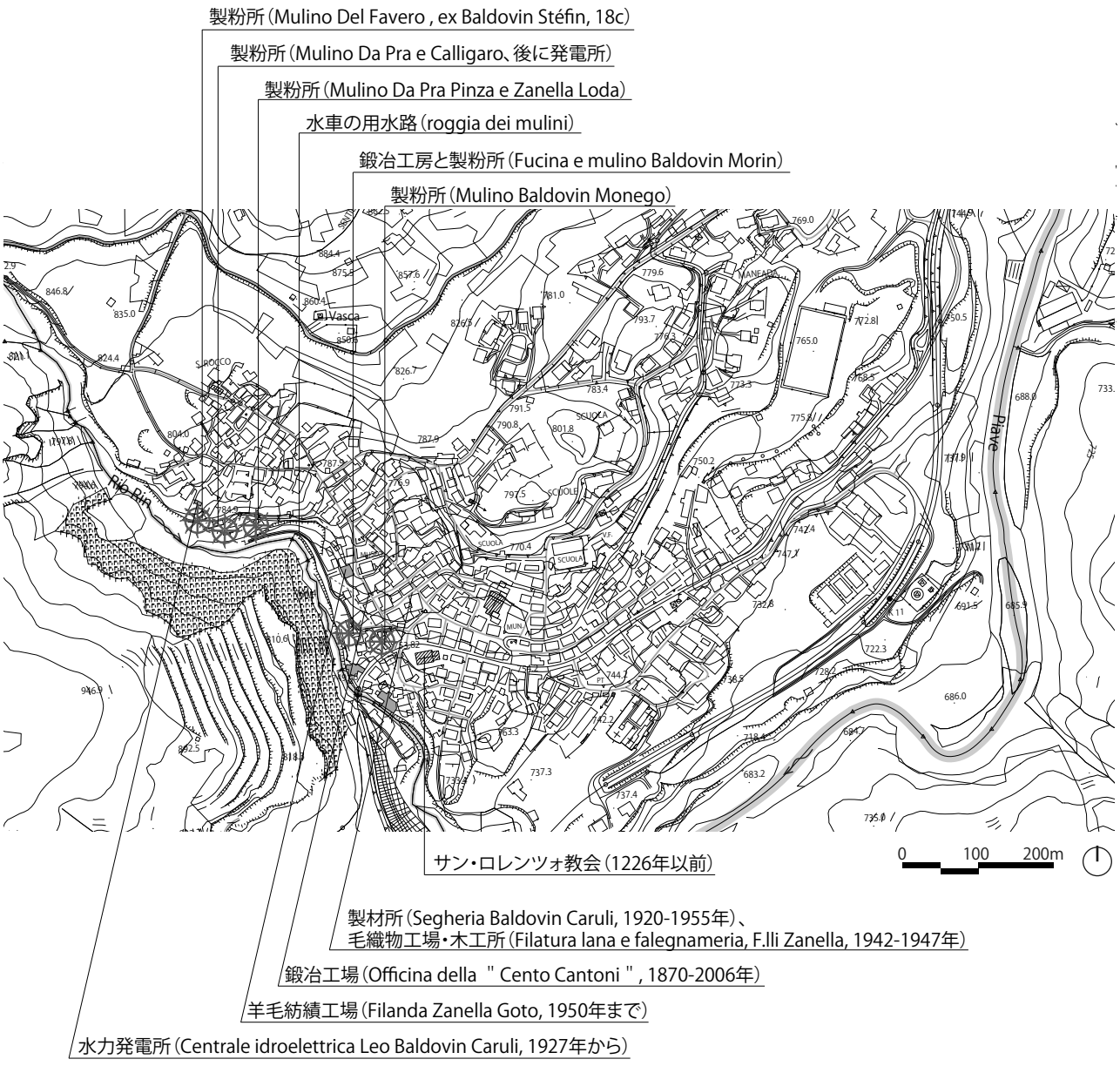


図 282　ロッツォ・ディ・カドーレの主な施設
Maria Silvia, Antonella Guzzon, *Lozzo*, Padova : Poligrafica Antenore srl, 2007 をもとに作成

せが特徴的である（◆図 283）。一方、家畜小屋は主屋の北側に建てられ、木造の薄い壁でつくられる。これは「タビア（tabià）」と呼ばれ、高地の美しい自然のなかで、独特の存在感を生んでいる。コイ村では、緑豊かな広い斜面に分散的に建ち、この軽やかな木造建築の一階が家畜小屋となる一方、飼料倉庫の上階へは、斜面の土地の形状を活かし、上から巧みにアプローチする（◆図５）。牧畜が盛んな高原ならではのバナキュラー建築が生み出す独特の景観である。

さて、ロッツォ・ディ・カドーレで最も注目したいのは、ピアーヴェ川に注ぐリオ・リン沿いである。リオ・リンは自然河川のような水の流れで、ロッツォ・ディ・カドーレの産業を支えてきた重要なエネルギー源として役割を果たしてきた。リオ・リンからさらに引かれた水路は「水車の用水路（roggia dei mulini）」とも呼ばれ、1766 年の戸籍簿には 10 基の水輪が記録されている。その用途は穀物の製粉用、製材用、毛織物業で必要な羊の縮絨用であった（◆図 284）。また、その戸籍簿には五つの石臼も記されている。しかし 1882 年と 1966 年の洪水によってリオ・リンは大きな被害がもたらされた[10]。

製粉所では、主に小麦、大麦、トウモロコシが製粉されていた[11]。上流側に位置する製粉所は、住民によると 1980 年代まで機能していたという[12]。数年前までは展示用として水路に水を流し、水車を定期的に回していたが、現在は市が所有し、修復するために閉鎖されている。この製粉所は上から水を流す「上掛水車」の方法をとっている（◆図 285、286）。これは高低差のある地形を巧みに利用した方法で、わずかな水でも無駄なくエネルギーに変えることが可能である。さらに水路は下の方に設置された製粉所に水を運び、その製粉所に設置された水車を回す。この水路は、最終的にはまたリオ・リンに注ぎ、下流の方でも製粉の動力として利用された。現在、下流側は暗渠となっている。

1870 年には、リオ・リン沿いで鍛冶業も興った。この建物は複雑な形をしていることから、「建物の角の多い（Cento Cantoni）」工場と呼ばれた（◆図 287）。この建物は住居兼工場で、多い時で 20 人も住んでいたというが、現在の住人は二人となった[13]。入口には、記憶を呼び覚ますモニュメントとして水輪を設置している。そして、リオ・リン沿いの鍛冶工場より下流には、20 世紀になって水力を利用した製材所、毛織物工場が登場している（◆図 288）。

ピアーヴェ川流域に数多く流れる急流の一つであるリオ・リンでも、こうした地形を最大限活かした産業の記憶を見ることができる。それは、すでに機能を失った施設が展示用として甦り、かつての活動を今に伝える役割を果たしているだけでなく、観光拠点としても重要な役割を担っている。ロッツォ・ディ・カドーレには牧畜業の博物館もあり、牧畜業の歴史を知ることができる。こうした施設のおかげで、特別に際立った観光施設が無くても、この小さな集落に国内外から多くの人が訪れるのである。



図 283　典型的なカドーレ様式の住宅
（撮影：道明）

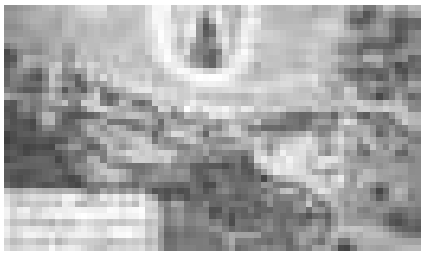


図 284　1764 年　現在デル・ファーヴァロ所有の製粉所
G. Caniato, A. Bondesan, F. Vallerani, M. Zanetti (a cura di), *Il Piave*, Sommacampagna: Cierre edizioni, 2004, p.306.

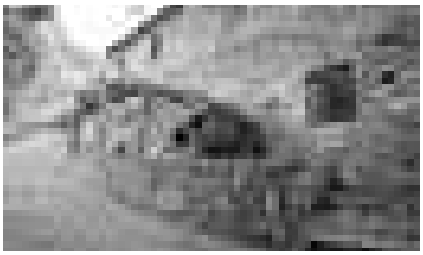


図 285　上掛水車を採用した製粉所
（Mulino Del Favero）

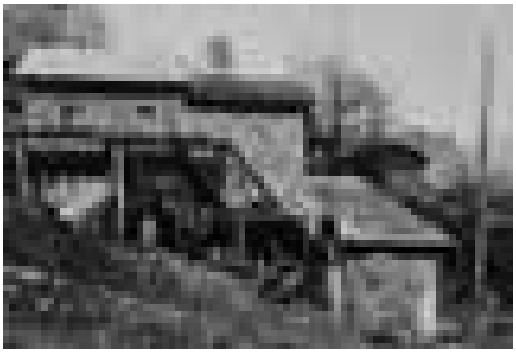


図 286　1930 年代　ピンツァ（Pinza）の製粉所
（提供：ロッツォ・ディ・カドーレ市）



図 287　リオ・リン沿いの鍛冶工場

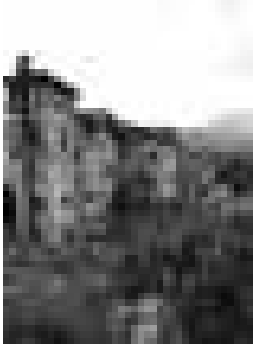


図 288　リオ・リン沿いの元製材所・毛織物工場

ストラマーレ（Stramare）

ピアーヴェ川の左岸に位置するセグジーノ（Segusino）から北に 1.5km ほど、山あいを奥へ入り込むと、絵に描いたような美しさをもつストラマーレ（Stramare）の姿が突然、目の前に現れる（◆図 289）。標高約 400m の鬱蒼とした森に包まれた小さな集落である[14]（◆図 290）。

北から南にかけて下がる斜面に、土地の起伏を読みながらコンパクトに農家が集合し、特徴ある景観をもつ居住地が広がっている。東西にサン・ヴァレンティーノ通り（Via S.Valentino）が通る一方、西側と集落の中央には南北に小川や用水路が流れている（◆図 292）。ヴァレンティーノ通りから集落のなかへ車で入れる道は南東方向に 1 本のみで、入り口付近の眺めのいい場所に、村人の共同の洗い場がある。中央には泉があり、ベンチや手作りのオブジェなどが置かれ、教会前の小さな広場となっている。この通りから集落内に入ると、斜面に配列された建物と建物の間を縫うように階段や坂の路地が巡り、それぞれの住居へと繋がっている。この集落では、18 世紀の石造の建物が多く[15]、また農業用と住居が別々に独立して建てられているため、一つ一つが小さい。建物の間を路地が通り抜け、菜園が広がって、緑豊かな空間となっている。また、集落の中心にある 18 世紀につくられた石造の円形プランのドームをもつ教会もごく小さな建築だが、住民によって自費で建設されたものだといい伝えられている（◆図 290）。内部の音響効果は抜群で、現在、毎週金曜日にコンサートなどのイベントが行われ、住民に愛される存在である。

この教会の裏手に、小さな 2 階建ての石造の建物がある。この建物の所有者はセグジーノに住んでおり、妻の実家で農業用として使われていた建物を改修してセカンドハウスとして利用している。もともと 1 階にはロバや牛、羊などの家畜がおり、2 階には現在のようなガラス窓はなく、干し草を収納していた[16]。図 293 はストラマーレではないが、この地域の一般的な干し草を収納していた建物である。1 階と 2 階の出入り口は、斜面を利用してそれぞれに設けられており、室内に階段はない（◆図 294 ～ 296）。現在、2 階は寝室として使われている。この集落



図 289　ストラマーレの位置

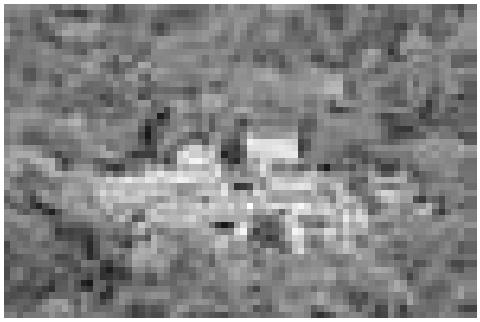

図 290　ストラマーレの外観


図 291　集落の中心にある円形プランの教会
（撮影：M. Dario Paolucci）

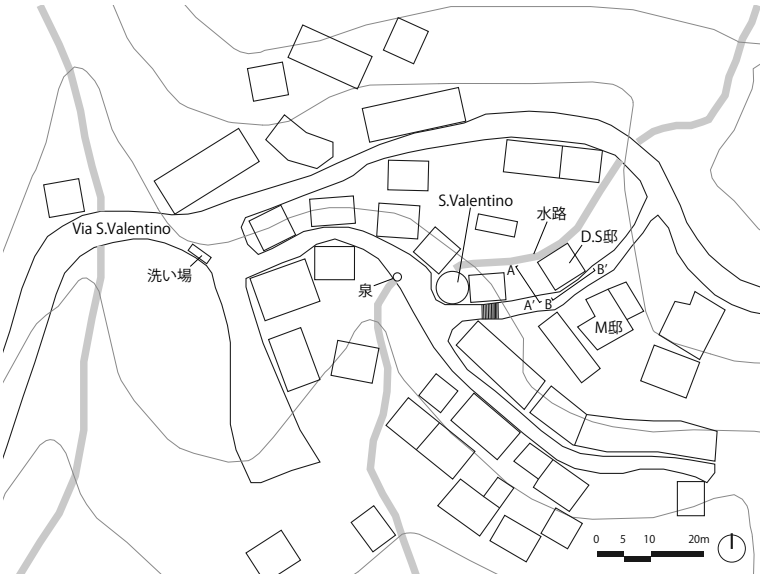


図 292　ストラマーレの配置図（作成：道明）



図 293　この地域の一般的な干し草を収納していた建物

内にはほかにもいくつか同じ造りの建物が見られるが、それぞれ改修して倉庫や半屋外のデッキなどとして利用されている。これらの農業用の建物は住居としては小さいが、セカンドハウスとしてはちょうどいいスケールだと思われる。妻の実家の住居は、小さい頃からストラマーレを知り、親しみを感じていたカステルフランコ在住の医師であるマリオ・マーゾ（Mario Maso）氏が買い取り、現在週末の家として利用している。

M. マーゾ氏によると、若い人たちはこの村から出て行きたいと思う人が多いそうだが、水と緑に囲まれたこの小さな村は建物同士や人との距離が近く、週末を過ごす家やセカンドハウスを持つには格好の場所だという。

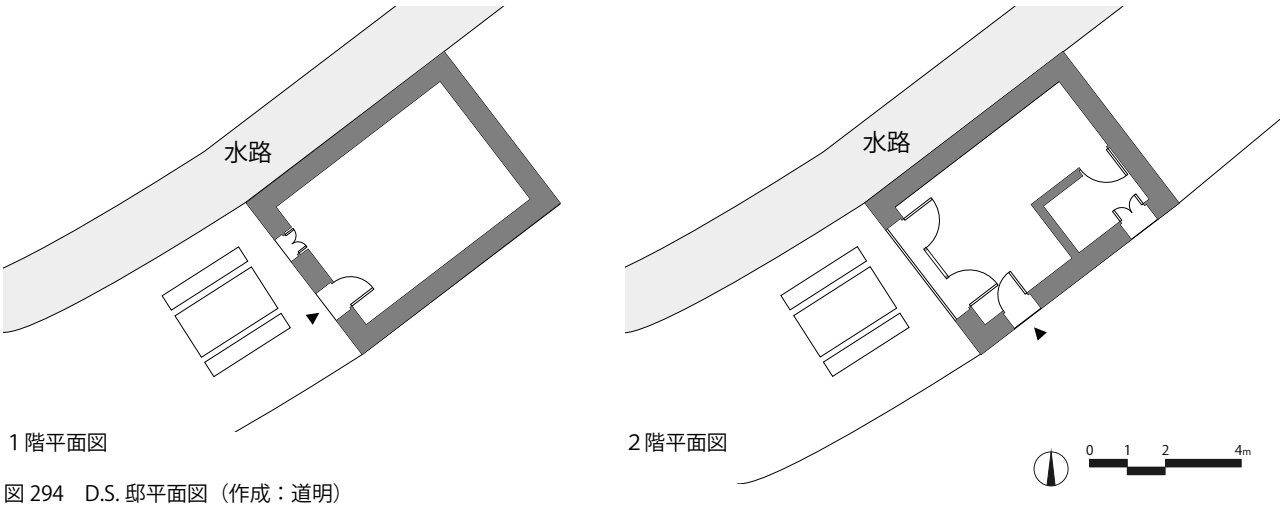


図 294　D.S. 邸平面図（作成：道明）

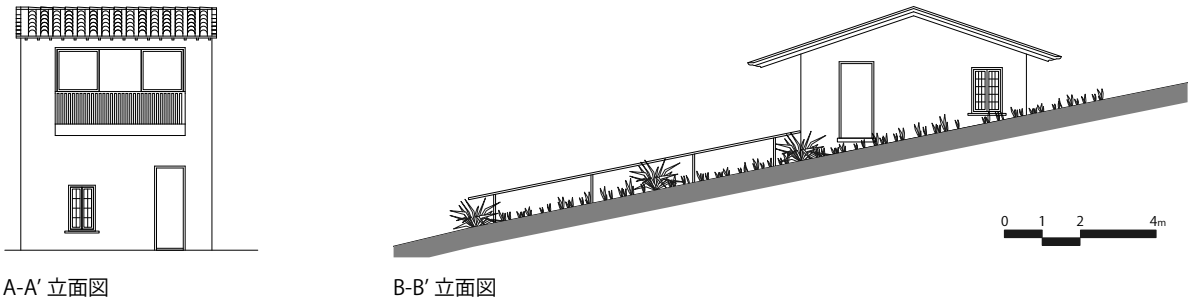


図 295　D.S. 邸立面図（作成：道明）

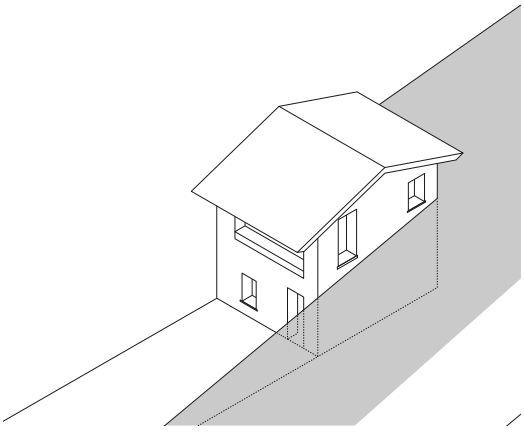


図 296　D.S. 邸アクソノメトリック（作成：道明）

2．ベッルーノ

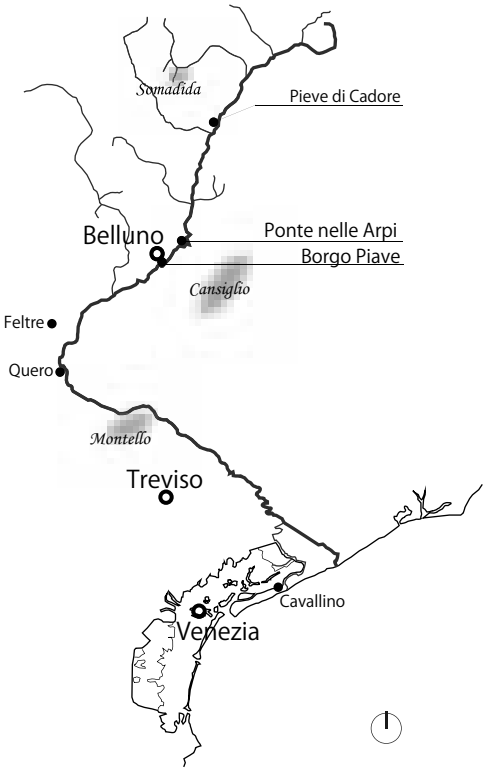


図 297　ベッルーノの位置

ピアーヴェ川の最大の都市のベッルーノは人口 35700 人前後の県庁所在地である（◆図 297）。中心部はピアーヴェ川とアルド川の合流地点に位置し、標高 370 ～ 390m の高台に広がっている（◆図 300）。

ベッルーノ県には豊富な森林がある。かつてヴェネツィア共和国が管理していたカンシーリオの森もその一つであった（◆図 298）。こうした森で伐採された木材は筏に組まれ、ピアーヴェ川から輸送され、ベッルーノに立ち寄った後、ヴェネツィアまで運ばれた。ベッルーノの中心部からピアーヴェ川に下った所に位置するボルゴ・ピアーヴェ（Borgo Piave）が筏の寄港地であった（◆図 299）。このボルゴ・ピアーヴェでは徴税を行っていたと言われており、ピアーヴェ川における木材輸送の拠点であったことがうかがえる。筏の上には商品も載せられていたことから、このボルゴ・ピアーヴェにもあらゆる商品が集められていたと想像される。こうしたピアーヴェ川の中心的存在として発展したベッルーノを取り上げる。

ベッルーノには、ヴェネツィア・ゴシック様式の窓枠や外壁にフレスコ画が施された建物が数多く見られる。また、ヴェネツィアにあやかったリアルト通りという名称があり、市門を潜って街道がそこに通じている。そうしたヴェネツィア共和国の影響を至る所に残していることから、「山の小ヴェネツィア」とも呼ばれる[17]。ここではヴェネツィア共和国の影響が見られるところを中心に述べていく。

■ヴェネツィア共和国以前のベッルーノ

ベッルーノには古代ローマの都市が形成されていたと言われているが、いまだ位置がはっきりしていない。1970 年のドゥオーモの発掘調査の際に、遺跡が出てきたという[18]。そのほかにもサン・ピエトロ教会の付近でも遺跡が見つかっており、近年の発掘成果がピエーヴェ・ディ・カドーレの考古学博物館に展示されている。その古代ローマ都市の痕跡の分布図によると、メッツァテッラ通り、サン・ルカノ通りなどから住居跡がでてきたとされる。この分布図と 1510 年の市壁の復元ラインを重ねてみると、人々が住んでいたドムスなどの建物の遺跡が市壁内に分布している一方で、墓地は市壁の外に分布していたことがわかる。これ

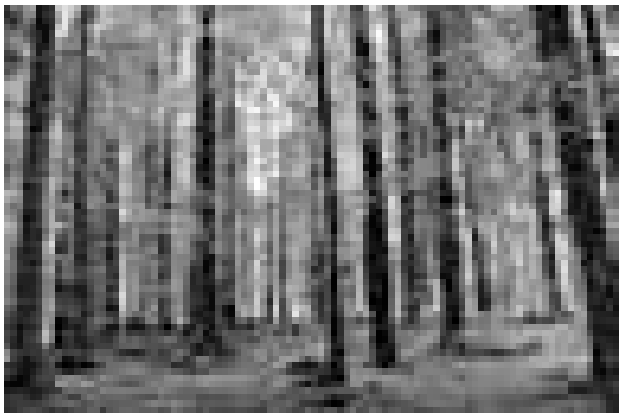

図 298　カンシーリオの森


図 299　19 世紀中頃　ピアーヴェ川沿いにあるボルゴ・ピアーヴェの筏港　G. Caniato et al. (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.312.

は生者の居住空間である都市と死者を葬る墓地すなわちネクロポリスとを分けていた古代ローマの都市づくりの基本構造と言える。

続いてバルバリ族、ランゴバルド族、その後カール大帝によるフランク王国に支配される。そして皇帝がベッルーノを司教たちに封土として授け、960 ～ 999 年には司教ジョヴァンニ２世が領土を獲得し、都市と田園の再編成を行い、田園に対する都市の優位性を確立した[19]。この時、ベッルーノの中心部はモンテベッルーナ（Montebelluna）と呼ばれるようになった。980 年頃、最初の城塞が築かれた。ベッルーノの中心部は、麓との高低差が約 40m もある断崖絶壁のような地形に立地し、河川に突き出た半島のようになっていることから、防御面に優れており、河川の航行を監視するには最適の場所だったと考えられる。城は現在のカステッロ広場に位置し、高さ２m の市壁が都市を守っていたという。司教ジョヴァンニ２世は、トレヴィーゾ領の近くまで支配を広げ、その領土は、ピアーヴェ川の下流でアドリア海の近くにあるイエーゾロにまで達した[20]。

司教ジョヴァンニ２世の死後、教皇派と皇帝派による争いが激化した。教皇派がトレヴィーゾの支援を得る一方、皇帝派は、より強力なオットーネ 1 世に助けを求めた。12 世紀以降、様々な有力家による領土争いが繰り広げられた。トレヴィザーニ（Trevisani）家、エッツェリーノ（Ezzelino）家、ダ・カミーノ（da Camino）家、ダ・カッラーラ（da Carara）家、オーストリアのレオポルドとアルベルトなどである。1388 年、ジャンガレアッツォ・ヴィスコンティ（Giangaleazzo Visconti）がようやくベッルーノを独立に導びいた[21]。

そして 1404 年にベッルーノがヴェネツィア共和国に統合される。

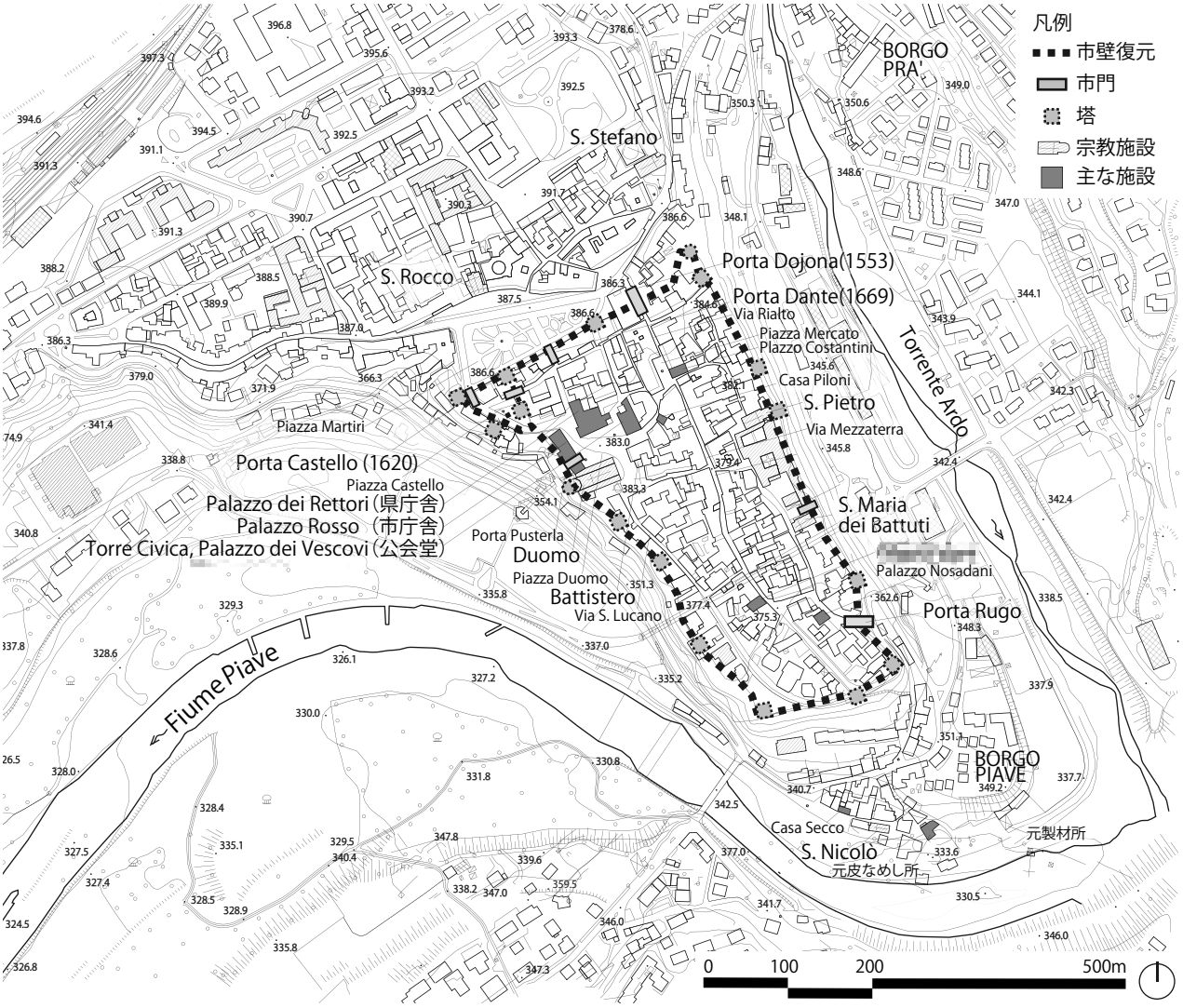


図 300　ベッルーノの主な施設
Augusto Da Ponte, *Belluno : storia arte cultura civiltà*, Caerano di San Marco : Zanetti Danilo, 2000, p.15 をもとに作成

ヴェネツィア共和国の影響を色濃く残すベッルーノ

10世紀に築かれた市壁は、13世紀半ばにエッツェリーノ・ダ・ロマーノの攻撃により破壊されてしまう。その後1394年、市壁の再建が始まるが、1404年にヴェネツィア共和国の支配下に置かれた後、1511年にカンブレー同盟軍により市壁を崩され、都市は破壊された。大被害を受けたベッルーノを再建するべく、1515年から城塞が再建され、頑丈な市壁が都市の周辺を囲った（◆図301）。

1553年にはドイオナ（Dojona）門が再建され、門の上部にはヴェネツィア共和国の象徴である獅子の彫刻が施された（◆図302）。この門はもともと1289年に建設され、フォロ門またはメルカート門と呼ばれていた[22]。また、ドイオナ門とピアーヴェ川の方に位置するルーゴ（Rugo）門が、都市の玄関口として重要な門であった（◆図303）。この二つの門を結ぶ通りがメッツァテッラ通りで、ローマ時代からメイン通りであったとされる。まずこのメイン通りを軸にベッルーノの中心部を見ていく。

■メルカート広場

陸側の玄関口であるドイオナ門をくぐり、リアルト通りを通ると、市場を意味するメルカート広場に出会う。この「リアルト通り」はヴェネツィア本島の中心に位置する経済の中心、リアルト市場を思い起こさせる名称である。都市に入ってすぐにヴェネツィアの影響下で発展してきたことが感じられる。ドイオナ門のなかにバールがあり、夕方になると若者がアルコール片手に談笑している光景も、近年のヴェネツィアでリアルト市場付近のオステリアに若者が集まる現象と共通する。

メルカート広場では、新鮮な野菜や果物が綺麗に並べられており、食材の豊富さとともに目を奪われる（◆図304）。またメルカート広場はポルティコをもつ建物で囲われており、公共性の高さがうかがえる（◆図305）。広場に面してフレスコ画の描かれた建物も建っており、広場をより一層華やかなものへと演出している。

メルカート広場の西側に立地する1階に手すりのようなものが施された建物はパラッツォ・コスタンティーニ（Costantini）である。この邸宅は、16世紀最初、ギベッリーニ（Ghibellini）のロッジアの上に建設された[23]。正面を広場に向け、2階と3階にある三連アーチ窓が特徴的である。外壁にはヴェネツィア共和国を示す獅子の彫刻が飾られて、1518年の文字が刻まれている。


図301　ドゥオーモ側を巡る市壁の遺構

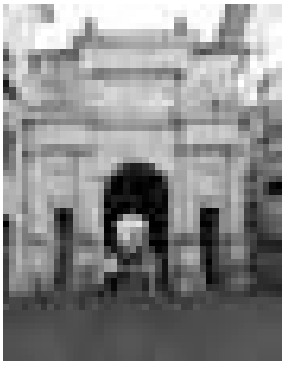

図302　ドイオナ門
（撮影：M. Dario Paolucci）


図303　ルーゴ門


図304　メルカート広場に並ぶ青果物


図305　ポルティコの巡るメルカート広場（撮影：陣内）

その向かい側には、モンテ・ディ・ピエタが立地する。モンテ・ディ・ピエタはユダヤ人の高利貸しに対抗する形で15世紀半ばに生まれた機関である。銀行のルーツとも言われ、貧しい人々を助ける目的で始まった。ベッルーノのモンテ・ディ・ピエタは1502年に誕生した[24]。しかし、この建物の正面には三葉飾りの二連アーチ窓が施されており、もともとはヴェネツィア共和国支配以前の13、14世紀に起源をもつ建物であることがうかがえる。

もう一つの特徴として、広場の噴水が挙げられる。ヴェネツィアではそれぞれの広場に雨水を集める貯水槽が設けられているが、ベッルーノ場合は、あらゆる広場に噴水があり、水資源の豊富な地域であることがわかる。

現在メルカート広場には、テラス席も設けられ、ゆっくりと過ごすスペースとしても活用されている。新聞を広げる紳士、おしゃべりにふける女性などの姿が見られ、市民に愛された空間であることが感じられる。

■ドゥオーモ広場

ベッルーノの市壁内には、代表的な広場がもう一つある。それがドゥオーモ広場である。先ほど見たメルカート広場とは違い、ドゥオーモ広場に面してドゥオーモ、県庁舎、市庁舎、公会堂といった公共施設が多く立地する。この広場の空間の使い方もヴェネツィアと共通する点である。ヴェネツィアではリアルト市場とサン・マルコ広場のように、市場的性格と、宗教的・政治的性格をもつ広場をはっきりと分かれる。これは中世、ゴシック時代から存在した空間の使い方である。

ドゥオーモは市壁に沿って建ち、後陣の後ろは断崖絶壁となる。ドゥオーモの下から古代ローマ遺跡が発掘されていることから[25]、起源は古いと想像される。教会の存在については、5世紀末にさかのぼるとされている[26]。正面には、13、14世紀のゴシック窓があることから、その頃には建設されていたと推測される（◆図306）。現在の聖堂は16世紀に再建されたものである。その脇に建つバロック様式の鐘楼は1743年にトリノなどを舞台に活躍した建築家、フィリッポ・ユヴァッラによって設計された。

広場で一際目を引くのが1190年に建設された司教館に隣接する塔である[27]（◆図307）。1511年のカンブレー同盟軍の攻撃により、ベッルーノ中心部の建物の多くが崩壊されたが、そのなかでも、塔は中世の構造をかなり良い状態で保存する貴重な建物である。司教館は、1679年に再建され、堂々とした入口が建物を飾っている。

１階にポルティコが設けられ、広場を開放的に感じさせる現在の県庁舎は、パラッツォ・デイ・レットーリと呼ばれ、連続するアーチ窓が印象的である（◆図308）。1409年に建設されたが、1491年にロンバルディア様式のロッジアが増築され、華やかさを増している。また1496年にはヴェネツィア出身のジョヴァンニ・カンディによる拡張計画が持ち上がり、1536年に完成した。そして1547年に時計塔もつくられた。外壁には15～17世紀のヴェネト行政官（rettori veneti）の紋章や胸像が飾られ、権力を象徴する建物となっている[28]。

最後にもう一つ政治的な建物を挙げておく。現在の市庁舎であるパラッツォ・ロッソは元裁判所であった[29]（◆図309）。正面中央部にはゴシック様式の連続アーチ窓がとられ、ヴェネツィアでよく見られる三列構成の形式を示す。この場所にはもともと議会堂が建っており、その脇には市壁の外に通じる道もあった。

このように、ドゥオーモ広場は宗教的・政治的性格をもつ建物が立地し、メルカート広場とは違う特徴をもつことがわかる。広場を囲む建物は、ヴェネツィアと共通する様式で再建され、視覚的にもヴェネツィア共和国の影響下で繁栄したことが感じられる空間となっている。



図306　ドゥオーモの正面と鐘楼（撮影：陣内）



図307　（左）現在の県庁舎（右）司教館、現在の公会堂（撮影：M. Dario Paolucci）



図308　（左）パラッツォ・デイ・レットーリ、現在の県庁舎　（撮影：M. Dario Paolucci）

■市壁内のメイン通り

中心部の軸線であるメッツァテッラ通りに戻ろう。この通り沿いでヴェネツィアを感じさせる代表的な建物は、パラッツォ・パガーニ（Pagani）である（◆図 310）。赤色に塗られた外壁はその通りでも一際目を引く。この建物の２階にはヴェネツィア・ゴシックの二連アーチ窓が見られ、窓の縁も繊細な彫刻で飾られている。

このパガーニ邸のように２階にゴシックの連続アーチ窓が施されている例としては、メルカート広場とドゥオーモ広場を結ぶ街道沿いに立地するカーザ・ピロニ（Piloni）も挙げられる（◆図 311）。この建物の特徴は、いまだ素朴な段階にある三葉型のゴシック窓である。14 世紀に建設され、ユダヤ人が住んでいた時代もあったという。14 世紀は共和国の支配以前にあたるが、この様式はヴェネツィア本島内で多く見ることができることから、すでにヴェネツィアとの交流があったことが感じられる。

そのほかにも、このメッツァテッラ通りにはヴェネツィアと共通する点がいくつかある。ポルティコ、16 世紀のヴェネツィア風アーチ、フレスコ画などである。２階部分の張り出しは商業地区に多く、ヴェネツィアではバルバカーニと呼ばれる。こうしたヴェネツィアとの建築要素の類似点が多く存在することが、ベッルーノの特徴である。

さらにメッツァテッラ通りを南に進み、ピアーヴェ川方面に行くと、ルーゴ門の手前に 14 世紀に建設されたと推測されるパラッツォ・ノザダニ（Nosadani）が立地する（◆図 312）。この建物はルーゴ門の管理人が住んでいたのではないかと言われている[30]。建物の３階部分には、ゴシック様式の二連アーチ窓があり、ドイオナ門の近くのメルカート広場に立地したモンテ・ディ・ピエタに見られる二連アーチと似ている（◆図 313、314）。また、ノザダニ邸にはフレスコ画があることから、同じ時代に建設されたモンテ・ディ・ピエタの外壁にも、おそらくフレスコ画が描かれていたと想像される。この二つの建物は、ベッルーノの中心部に存在するヴェネツィア共和国統合以前の貴重なものである。



図 309　市庁舎（撮影：陣内）



図 310　パラッツォ・パガーニ



図 311　カーザ・ピロニ



図 312　パラッツォ・ノザダニ（撮影：陣内）



図 313　パラッツォ・ノザダニの二連アーチ窓



図 314　モンテ・ディ・ピエタの二連アーチ窓（撮影：陣内）

■ボルゴ・ピアーヴェ

メイン通りの突き当りには、ルーゴ門が立地する。ここをくぐると、市壁の外側に出る。標高は約 362m になり、ドイオナ門の立地する標高 386m から約 24m も下がり、ピアーヴェ川に近づいていることがわかる。さらに下ると、ピアーヴェ川沿いの低地に形成された集落のボルゴ・ピアーヴェに出会う（◆図 315）。この集落こそがベッルーノの繁栄を支えてきた木材輸送の拠点であった。当時の木材輸送は河川を通じて行われていた。木材輸送については後に詳しく説明するが、ここではボルゴ・ピアーヴェの役割について触れておく。

当時の木材輸送は、木材を筏に組み、その筏の上に製材された木材や鉄、石、木炭、食料などあらゆる商品を積んで運んでいた。このことから、ボルゴ・ピアーヴェは商品の荷揚げ、荷降ろしの場でもあり、商業港の役割を果たした。さらに、すでに 14 世紀には、ここを通過する人たちに対して徴税を行っていたという [31]。またここは、筏を輸送する際の、筏師の交代場所という河川を利用した木材輸送には欠かせない筏師組合の拠点でもあった。さらに宿泊施設も立地したことから、多くの人が行き交っていたことが想像できる。この宿泊施設は日本の筏宿にあたり、共通点も見られる。

またボルゴ・ピアーヴェには、1361 年に建設されたサン・ニコロ教会が立地する [32]。聖ニコロは船乗りの守護聖人として知られるが、同時にまた、筏師の守護聖人でもある。筏師とは、木材を輸送する際、筏に組んで木材を運んでいた職人のことである。このサン・ニコロ教会は 50 年前にドゥオーモから独立して、ボルゴ・ピアーヴェの教区教会になった。現在も住民の暮らしと密接に結びつき、この集落にとって中心的な存在である。

そのほかにもボルゴ・ピアーヴェには重要な建物がいくつかある。その一つがカーザ・セッコ（Secco）と呼ばれる 15 世紀に建設された邸宅である [33]（◆図 316）。フレスコ画で飾られ、ボルゴ・ピアーヴェの経済が潤っていた時代を今に伝えている。またこの集落には木材の値段を決める建物も存在した。その建物の柱頭には建材の合わせ目をつなぎとめるために打ち込む大釘の「かすがい」をかたどった彫刻が施されている（◆図 317）。

この集落の特徴として、アルド川を利用した産業が発達していたことも挙げられる。アルド川から引き込んだ水路沿いには、水車を活用したコッラリン製材所（Sgheria Collarin）が立地した [34]。木材加工は大きなエネルギーを必要とするので、水車を活用することが理に適っていたのである。ここで製材した木材がヴェネツィアの国営造船所まで運ばれたといい伝えられている。また同水路沿いには悪臭を放つ皮なめし所も立地し、生産活動が活発だった様子がうかがえる [35]。

このようにボルゴ・ピアーヴェは、小さい集落ながらも木材輸送の拠点としてだけでなく、製造業としてもベッルーノの経済的繁栄を支えていたのである。現在も残るその遺構が、川と結びついた過去の営みの記憶を受け継いでいる。

■市壁の外側に広がる市街地

1690 年に描かれたベッルーノの鳥瞰図を見ると、市壁の外側にも都市がすでに広がっていることがわかる（◆図 318）。ピアーヴェ川に沿って形成されたボルゴ・ピアーヴェや、ピアーヴェ川に注ぐアルド川沿いに位置するボルゴ・プラ（Borgo Prà）も描かれており、市壁の外側も政治的・経済的な重要性をもっていたことがうかがえる。またピアーヴェ川には川を下る筏も描かれ、筏の上に筏師の寝泊りする小屋がつくられているのも読み取れる。ここでは、市壁の外側に目を向けてみたい。

市壁の北西側には空地が広がっており、そこには噴水と２台の馬車が描かれている。この場所は現在のマルティリ（Martiri）広場にあたり、植栽を幾何学的に配置した公園になっている。木陰は楽しげな会話の舞台となり、犬の散歩コースとしても利用されるなど市民の憩いの場となっている。



図 315　ボルゴ・ピアーヴェの街並み（撮影：陣内）



図 316　カーザ・セッコ



図 317　かすがいをかたどった彫刻のある柱頭

1690 年の鳥瞰図を見ると、この広場に面してポルティコを配した建物が並んでいることがわかる。現在もポルティコのアーチが広場にリズムを刻み、カフェ・テラスの登場により、さらに楽しそうな空間をつくりだしている。その連続するポルティコのなかに一際大きく描かれている建物がある。これは 16 世紀に建設されたサン・ロッコ（San Rocco）教会で、ヴェネツィア本島内にも立地する教会である（◆図 319）。ここでもヴェネツィアとの密接なつながりが感じられる。

1690 年の鳥瞰図をさらに見ていくと、マルティリ広場の西に向かう街道沿いに建物が連続して並んでいることに気付く。この道はフェルトレ方面に向かう街道であることから、早い時期から街道沿いに建物が建っていたのではないかと想像される。一方、ボルゴ・プラ方面にも都市が広がり、アルド川に橋が架けられている。1468 年に建立されたゴシック様式のサント・ステファノ教会が一際目を引き、アルド川方面の監視をしているかのような様相である。

市壁の外側にはこうした宗教建築以外に貴族の邸宅も多く立地する。それら邸宅のなかにはヴェネツィアで見られる半円アーチ窓を採用したものもいくつかある。カッレラ通りの角地に立地する 16 世紀に建設されたパラッツォ・バルチェッロニ（Barcelloni）では、２階の三連アーチ窓が正面を飾っている（◆図 320）。バルチェッロニ家は 16 世紀に刀の製造で富を得て、1642 年に貴族院（Consiglio dei Nobili）に参入した一族である[36]。また、連続のポルティコでリズムをつくりながらも、角地の円弧を 4 分の 1 にカットする特徴的なパラッツォ・ドリオニ（Doglioni）も市壁の外に立地している（◆図 321）。装飾されたバルコニーと四連窓が、経済力の高さを示している。

このように市壁の外側にも市街地が早くから広がっていた理由として、ヴェネツィア共和国の安定していた時期に建設活動が大きく展開したことが考えられる。ベッルーノはピアーヴェ川の中央に位置し、上流側はカドーレ大共同体、下流側はトレヴィーゾといずれもヴェネツィア共和国内であったことから、敵に攻め入られる心配が大きくなかったと推測される。また 16、17 世紀はヴェネツィア貴族が田園に別荘を建ていく時期でもあったため、市壁の外側に建物を建設することに対して、抵抗が少なかったと思われる。こうした理由から 16、17 世紀に富を得た貴族たちは市壁の外側にも邸宅を建設し、結果としてヴェネツィアと共通する要素が都市を飾るようになったのである。

以上見てきたように、ベッルーノは、その市壁の内側にも外側にもヴェネツィアを感じさせる建築要素が多く、両者の結びつきの深さが読み取れる。



図 318　1690 年　ベッルーノの鳥瞰図
アルド川（右）とピアーヴェ川（下）の合流する崖地に形成されたベッルーノ。ピアーヴェ川沿いにはボルゴ・ピアーヴェが位置し、アルド川沿いにはボルゴ・プラ（Borgo Prà）が位置する。
G. Caniato et al. (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.327.



図 319　サン・ロッコ教会（撮影：M. Dario Paolucci）



図 320　パラッツォ・バルチェッロニ（撮影：M. Dario Paolucci）



図 321　パラッツォ・ドリオニ

３．筏流しと結びついた地域の役割

カドーレの森からヴェネツィアまでの木材輸送

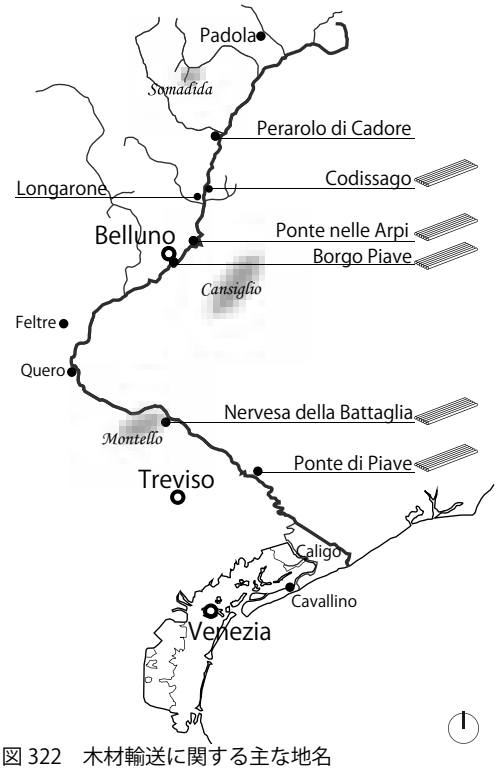


図 322　木材輸送に関する主な地名

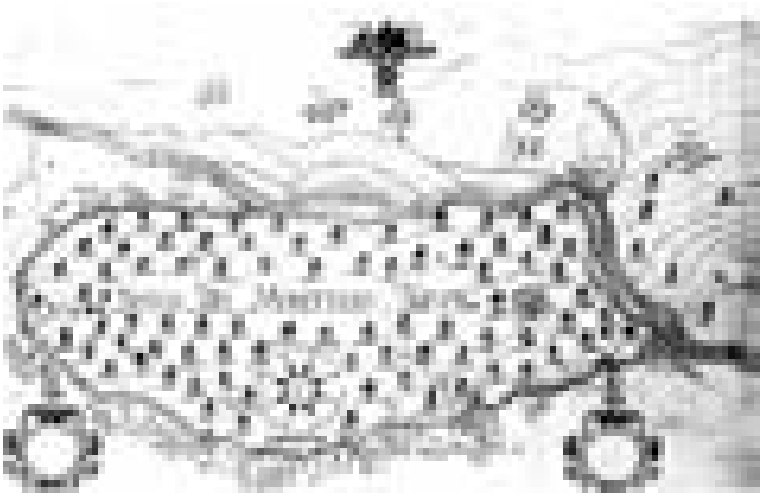
【木材の種類、使用場所、長さの例】
●カシ・ナラ（quercia）、モミ（abete）
　・甲板の設備
　・オール用の木材は約８m必要だった
●カシ・ナラ
　・側面、舳先、船尾に使われる材
　　長さ：8,5 ～ 10 piedi　円周：４～５ piedi
　・竜骨、船べり、船底の床板、甲板の骨組みなど
　　長さ：24 ～ 29 piedi
　・船の外板
　　長さ：24 piedi　円周：４～５ piedi
●カラマツ（larice）
　・梁、（船首から船尾への）歩廊（crosia）
　　長さ：40 piedi　円周：１piede ＋ １palmo
※１piede（複数形 piedi）＝約 30cm

図 323　18 世紀　モンテッロの森と周りの集落の鳥瞰図
図の上側には、ヴェネツィア共和国の象徴である獅子が描かれ、共和国の管轄であることがわかる。モンテッロはトレヴィーゾを支配下に置いた、14 世紀末から共和国の森として管理され、国営造船所の発展を支えてきた。モンテッロの麓には水路が引かれ、水車の動力を利用して生産拠点としても栄えた。
G. Caniato et al. (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.249.
A.S.Ve, *P.S.B.*, reg.171, dis. n.2.

ピアーヴェ川の大きな役割である木材の供給について、カドーレの森からヴェネツィアまでの木材輸送のシステムを概観し、ヴェネツィアがどのような地域と結びつきながら発展を遂げたのかを見ていく[37]。ここでは、主に郷土資料館であるチドロ・木材博物館（Museo del cidolo e del legname）とピアーヴェ川筏師民俗博物館（Museo etnografico delgi zattieri del Piave）で得た情報を参考にしながら[38]、ピアーヴェ川の上流からヴェネツィアまでの全体像を描くことを試みる。

かつてヴェネツィア共和国が管轄していた森は、「サン・マルコの森」と呼ばれ、３個所あった。トレヴィーゾの北にあるモンテッロ、ベッルーノの東に広がるカンシーリオ（Cansiglio）、ピアーヴェ川の上流に注ぐサン・アンシエリ川沿いに位置するソマディダ（Somadida）である（◆図 322）。

ヴェネツィア共和国は 1338 年トレヴィーゾを支配下に置くと、モンテッロの森を管理し、木材をヴェネツィアに供給した（◆図 323）。1471 年には、モンテッロに 6230ha のカシ（roveri）の森を植林し、造船専用の木材を調達した[39]。次に 15 世紀の初めにはカンシーリオの森も 7500ha が共和国の下に置かれ[40]、ガレー船のオール用にブナ（faggio）が植えられた[41]（◆図 324、325）。そして 1463 年にはソマディダで約 430ha の森が共和国に管理され、マスト用にモミ（abete）が植林され重宝された[42]。これらの森では、主に国営造船所の造船やオール用の木が植林された。これら３個所の森の特徴はいずれもピアーヴェ川流域に位置していることである。大量の木材をヴェネツィアまで輸送する手段として、当時は川の存在が重要であったことがうかがえる。そのほか、コメリコ、アンペッツァーノ、アゴルディノといったカドーレの地域の森では、モミやカラマツ（larice）が植えられ、ヴェネツィアまでやはり川を通じて輸送された[43]（◆図 326）。



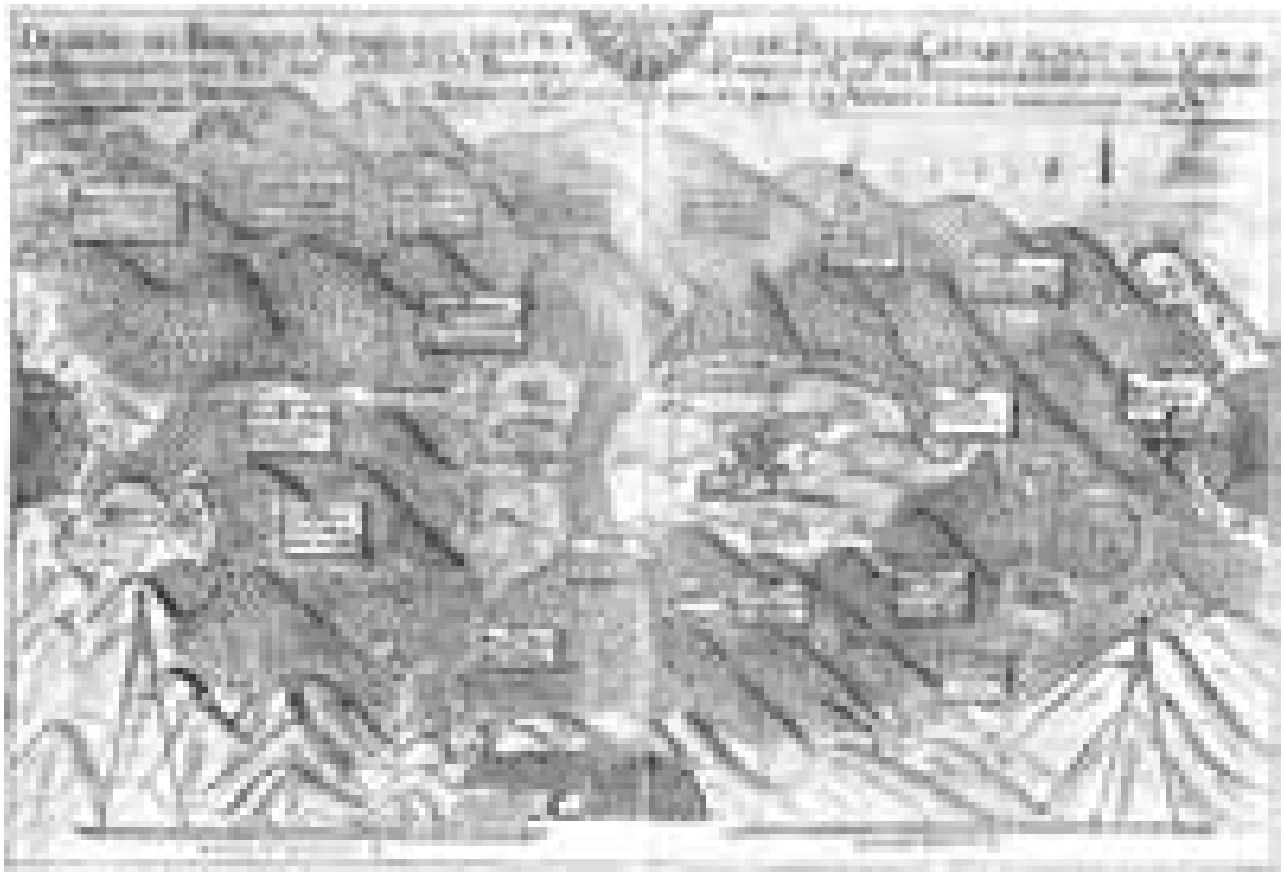


図 324　1638 年　カンシーリオの森の鳥瞰図
カンシーリオはオーク（カシ、ナラなど）が植えられ、建材や燃料用、そして国営造船所のオール用として利用された。この図はサンタ・クローチェ湖の西側に位置するエリアで、図の左側にあるブロツ（Broz）からピアン・デル・カンシーリオの範囲を示している。ピアン・デル・カンシーリオにはヴェネツィア共和国の管理下を意味する獅子が描かれている。
この図は、オール職長のゾルツィ・デ・クリストフォロの監督によって調査された台帳の一部である。森の監視や木材の使用計画をつくるために、15 世紀からオークの植林に関する台帳を作成しなければならなかった。伐採時期を把握するため、それぞれの区画に境界石が置かれ、その境界は管轄権も示した。図中に記載された C・X は、十人委員会（Consiglio dei dieci）を意味する。この図には、伐採された木材を運びだすための道も描かれている。伐採された木材は、ピアーヴェ川沿いのポンテ・ネッレ・アルピの上流に位置するカドラに運ばれ、そこからピアーヴェ川を通じてヴェネツィアまで輸送された。G. Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle dolomiti a Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1993, p.82.
A.S.Ve, *P.S.B.*, b.150 bis, dis. n.21.



図 325　1517 年　オール職人
Giovanni Caniato (a cura di), *L'arte dei remèri : i 700 anni dello statuto dei costruttori di rem*i, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2007, p.73.

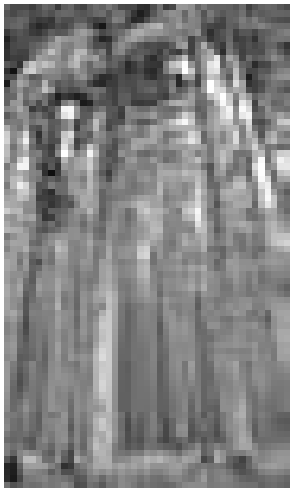


図 326　ヴィスデンデ渓谷の森

こうした森は、もともと様々な樹木が混在して植生していたが、ヴェネツィア共和国への流通が本格化すると、樹類の単一化、伐採する規模の一定化がめざされた。ヴェネツィア共和国支配以前、14 世紀には、すでにヴェネツィアの市場に合わせて植林され、伐採が商業的な戦略で行われていたことが指摘されている[44]。さらに、湾曲した材の需要が高まり、樹木の成長過程で曲げる工夫も行われるなど、林業における技術も発展していった。

16 世紀には多量の木材をヴェネツィアに供給し、共和国の繁栄を支え続けてきたが、次第に過度の伐採により、森が荒れてしまう。そこでヴェネツィア政府は、森を監視する二人の監督官を置き、森の整備にあたった。

17 世紀になるとピアーヴェ川を介して運ぶ木材の量が増加し、同時に森の水理学的な役割も指摘されるようになる[45]。森には水を蓄える力があり、森があることで河川の増水を防ぎ、洪水対策にもなると考えられ、伐採方法が検討された（◆図 327）。また 16 世紀から増え始めた山火事に対しても対策が必要となり、ピアーヴェ川流域の山火事を見張るために、火の見やぐらが提案された（◆図 328、329）。

こうした様々な取り組みにより、ヴェネツィア政府は森を管轄し、ヴェネツィアに木材を供給し続けた。木材は共和国が存続し続ける生命線そのものである。ではここで、その必要不可欠な木材がどのようにヴェネツィアまでたどり着くのか、伐採後の流れを見ていく。

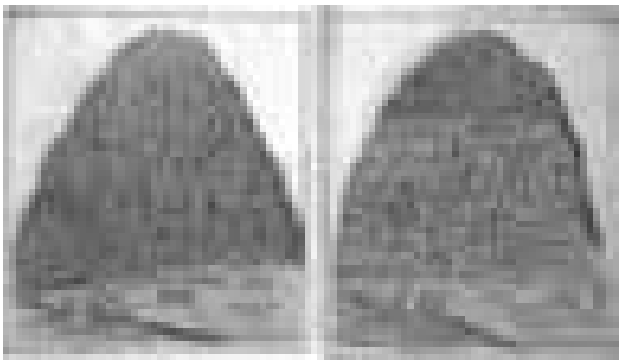


図 327　17 世紀初め　パウリーニ作成の伐採方法
左は伐採前、右は伐採後。切り株や、若い木を充分の量残すことを提案した。G. Caniato et al. (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.269.
A.S.Ve, *M.M.N.*, b. 131.

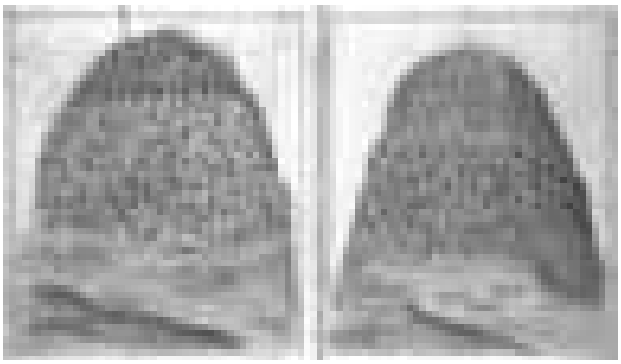


図 338　17 世紀初め　パウリーニ作成の山火事と鎮火後
16 世紀、火事の件数が増加した。森の監視を強化した時代である。*Ibid.*
A.S.Ve, *M.M.N.*, b. 131.

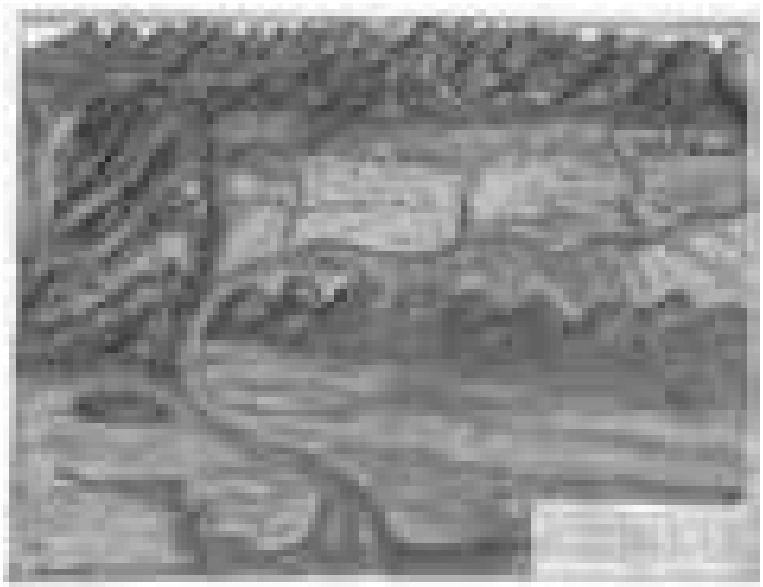


図 329　17 世紀初め　パウリーニ作成の火の見やぐらの提案
ベッルーノ、フェルトレ、トレヴィーゾ、ヴェネツィアが示され、その背後に広がる山々が描かれている。コルデヴォレ川とベッルーノの間のピアーヴェ川沿いに火の見やぐらの建設を提案している。*Ibid.*
A.S.Ve, *M.M.N.*, b. 131.



図 330　19 世紀末から 20 世紀初頭 「オトシ」による丸太の輸送
G. Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle Dolomiti a Venezia*, op.cit., p.74.

伐採された木は、山から麓の川まで丸太のまま運ばれ、そこからピアーヴェ川まで流される。山から麓の川までは、ソリに載せて運ぶ「ソリ」、地滑りのようにそのまま丸太を滑らして川まで運ぶ「オトシ」、木材で組んだ専用の道をつくりその上に丸太を通す「修羅」などの方法で川まで運ばれた（◆図 330）。この作業は雪の多い冬場に行われ、季節が巧みに利用されている。そして、川に集められた丸太は「ストゥア（stua）」という堰を活用した装置で一気に下流まで流され、ピアーヴェ川まで運ばれる。ストゥアの仕組みについては後に詳しく取り上げる。幸い現在も、カドーレのコメリコ渓谷を流れるパドラ川で見ることができる。

さて、ピアーヴェ川にたどり着いた丸太は、そのままペラローロ・ディ・カドーレ（Perarolo di Cadore）まで運ばれる。ここは 15 世紀初頭には、ピアーヴェ川上流とボイテ川から流れてきたおびただしい数の丸太が集められる場所で、その後、大商業センターに発展し、19 世紀にはその最盛期を迎える。ピアーヴェ川には、「チドロ（cidolo）」と呼ばれる川の水は通すが木材は流さない、木造の格子状に組まれた特徴的な堰が設けられていた。メナダス（menadàs）という職人によって、丸太に刻まれた印によって識別され、契約している製材所（segheria）に運ばれた。チドロとペラローロ・ディ・カドーレについても、後で詳しく取り上げる。

ペラローロ・ディ・カドーレから下流のロンガローネ（Longarone）との約 20km の間には、水車の動力を利用した製材所（segheria）が何個所にも建設され、それぞれの製材所で製材される丸太が決まっていた（◆図 331）。ここでも、メナダスが丸太を移動させながら、製材所まで運んだ。丸太はそこで製材された後、印を付けられ、筏に組まれるか、または筏に積まれ下流まで運ばれた。また、筏には木材のほかに鉄や石、食料など商品も積み込まれ、舟としての役割も担ったのである（◆図 332）。

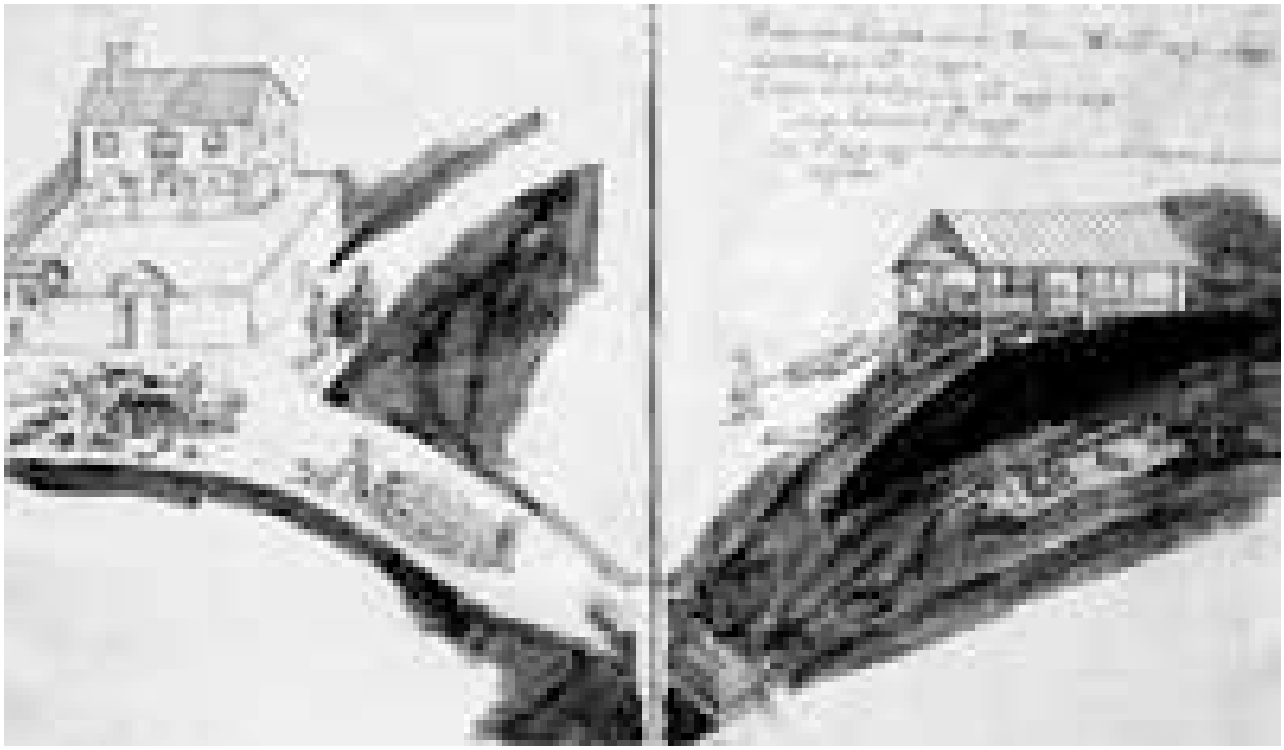


図 331　1608 年頃　製材所と筏による木材輸送

図の左側には、肥溜めを運ぶ荷車の様子や、羊の群れが描かれており、農業や牧畜を生業としていた地域であることが読み取れる。一方、図の右側には簡略化した製材所が描かれており、その下を筏が川を下っている。この製材所は、ヴェネツィア式製材所の最も古い表現と言われている。

これは、イセッポ・パウリーニとトンマゾ・パウリーニによって作成されたラグーナの保護のための請願書のなかに挿入された図である。パウリーニはピアーヴェ川流域の木を伐採し過ぎると、ラグーナの環境に悪影響を及ぼすことを指摘している。この図には次のように製材される丸太の量が記載されている。上流からベッルーノまでのピアーヴェ川流域では 3 万本、ピアーヴェ川に注ぐコルデヴォレ川流域では 2.5 万本、プリミエーロ渓谷のチズモン川 4 万本の丸太が製材される。毎年、計 9.5 万本の丸太が製材され、1.5 万本は川で欠落する。

R. Asche, G. Bettega, U. Pistoia, *Un fiume di legno : fluitazione del legname dal Trentino a Venezia*, Scarmagno : Priuli & Verlucca editori, 2010.

A.S.Ve, *Secreta, Materie miste notabili*, reg. 131, cc.22v-23r.

筏による輸送は筏師組合によって行われた。この方法は中世からあったとされている。ピアーヴェ川沿いにあるいくつかの町の筏師組合の相互間で、リレー方式による輸送を担っていたのである。ピアーヴェ川筏師民俗博物館によると、上流から、コディッサーゴ、ポンテ・ネッレ・アルピ、ボルゴ・ピアーヴェ、ネルヴェーザ・デッラ・バッタリア、ポンテ・ディ・ピアーヴェという町である（◆図 299、322、333）。まず、五つの組合のなかで最も上流に位置するコディッサーゴの筏師が朝３時にペラローロ・ディ・カドーレまで行き、筏を組みたて、夕方頃に、その筏に乗って、コディッサーゴまで下り、その次のポンテ・ネッレ・アルピの組合の筏師にバトンタッチする。ポンテ・ネッレ・アルピの筏師はコディッサーゴまで歩いて行き、コディッサーゴの筏師から引き継いだ筏に乗ってポンテ・ネッレ・アルピまで下り、次のボルゴ・ピアーヴェの筏師にバトンタッチする、という具合に、木材はリレー方式で輸送され、ヴェネツィアまで運ばれた。また、筏が次の町に到着すると、筏に積まれたあらゆる商品の内容や、輸送中の事故などを記載した紙を到着した町のオステリアに提出する必要があった。筏を引き継ぐ際には、この紙をオステリアから回収し、次の町のオステリアに提出した。オステリアは単なる飲食店としてだけではなく、当時は職業の活動を直接支える重要な役割も担っていたことがうかがえる。このリレー方式で５日間かけながらヴェネツィアまで運ばれ[46]、その間にボルゴ・ピアーヴェ、クエーロ（Quero）、カヴァッリーノ（Cavallino）の３個所で徴税された（◆図 334、336）。カヴァッリーノ閘門が整備される以前、つまり、ピアーヴェ川の本流を付け替える以前は、旧ピアーヴェ川とラグーナとを結ぶカリゴ（Caligo）運河を利用して、ラグーナに入っていた。旧ピアーヴェ川沿いに立地するカリゴ塔で徴税が行われていた[47]（◆図 335）。

そして、カヴァッリーノまたはカリゴから水面の穏やかなラグーナを経て、ヴェネツィア本島へ向かう。ここでは自然条件を最大限活かし、潮に合わせて輸送された。

ピアーヴェ川から輸送される木材は、国営造船所にも直接輸送された。また、商品を積んだ筏は、商品はヴェネツィア本島内の指定された岸に届けられ、木材はヴェネツィアの北側のフォンダメンテ・ノーヴェで解体された（◆図 337）。こうして筏による木材輸送は、運ばれたすべての物をヴェネツィアで売りさばき、身軽で帰路につけるという理に適ったシステムであった。



図 332　1825 年　ネルヴェーザを通る筏
木炭、樽、たきぎ用のしばの束を積んでいる　Giovanni Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle Dolomiti a Venezia*, op.cit.

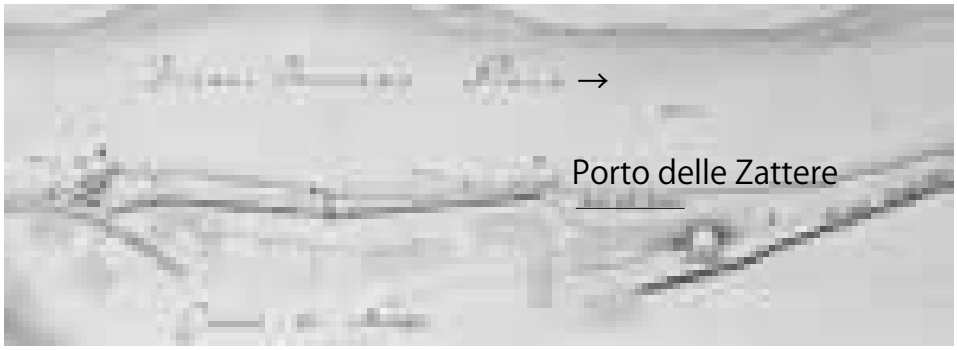


図 333　1821 年　筏港のネルヴェーザ・デッラ・バッタリア
地図中に筏港（Porto delle Zattere）と記載されており、そのすぐ脇に石灰を製造するための煙突（Fornace da Calce）が立地している。
G. Caniato et al. (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.360.



図 334　徴税を行っていたクエーロの施設
もともとは 1376 年にヤコポ・カヴァッリによって建設された要塞である。川を挟んだ向かい側の塔とこの施設とを鎖で繋ぎ、通航を監視していた。



図 335　かつて徴税を行っていたカリゴの塔

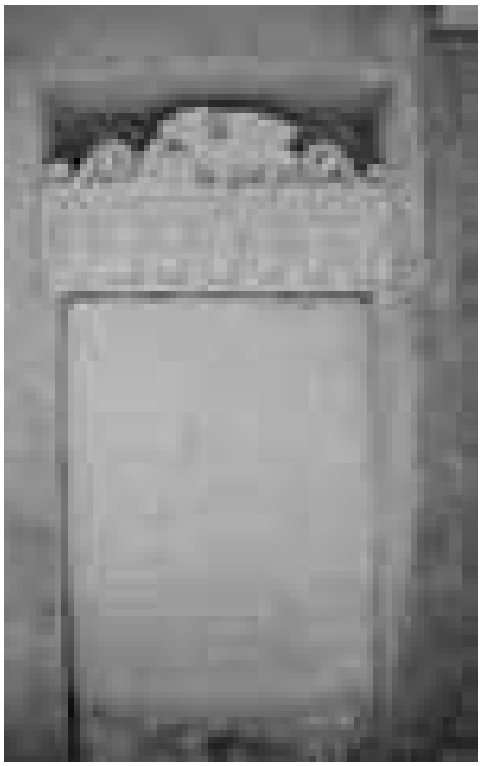


図 336　カヴァッリーノ閘門にある関税に関する石盤



図 337　18 世紀後半　フォンダメンテ・ノーヴェに着く筏
G. Caniato et al. (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.308.

このフォンダメンテ・ノーヴェ辺りには木材倉庫が多く存在したことが知られている。19 世紀、ペラローロ・ディ・カドーレに邸宅を構え、ピアーヴェ川沿いにいくつもの製材所を所有していたラッヅァリス家の木材倉庫もサン・ジュスティニアン運河に立地していた。またヴェネツィアに筏が輸送されていた頃の 20 世紀初頭、子供たちが母親の心配する声を無視して、集積された木材の上で鬼ごっこをして遊んでいたという [48]。1911 年の航空写真から、現在船溜まりであるミゼリコルディア入り江（Sacca della Misericordia）を木場にしていた時代があったことがわかる（◆図 338）。

こうしてピアーヴェ川上流からヴェネツィアに輸送された木材はありとあらゆる場面で必要とされてきた。不安定な土地での建設に必要な硬い地盤まで打ち込まれる木杭、住宅などの建材、ガラス工場などの燃料用の木材、そして経済の繁栄に必要不可欠な船舶用の木材などである。木材供給なしには、ヴェネツィアの発展は難しかっただろう。共和国崩壊後、19 世紀においてはラグーナ内の埋め立てを積極的に行うため、多量の木材がピアーヴェ川を通じて輸送されていた。1930 年代まで河川による木材輸送は続いたが、次第に鉄道や自動車の輸送に切り替わり、河川による輸送は失われた [49]。

しかし、現在のヴェネツィアにとっても木材は必要不可欠である。かつて地中に埋められた木杭が今もなお、建物や橋の荷重を支えている（◆図 339）。ブリッコラと呼ばれる航路標識や、船を係留する木杭は舟運都市ヴェネツィアを支え続けている（◆図 340）。こうした木材輸送の経路をたどることで、連続的な地域間の構造を描くことができ、同時にこの類まれなる水都を支えてきた背景を深く読み解くことが可能となる。また、木材産業は、樹木別の森林によってその地域固有の風景をつくり出しただけでなく、その産業に特有の施設を建設し、さらには、季節に合わせて労働をする習慣をつくり、専門の職人を生み出したのである。では、次に木材輸送に特徴的な施設を取り上げ、それぞれの地域の役割や流域のつながりを捉えてみたい。



図 338　1911 年　ミゼリコルディアの木場



図 339　ブリッコラ　木杭による航路標識

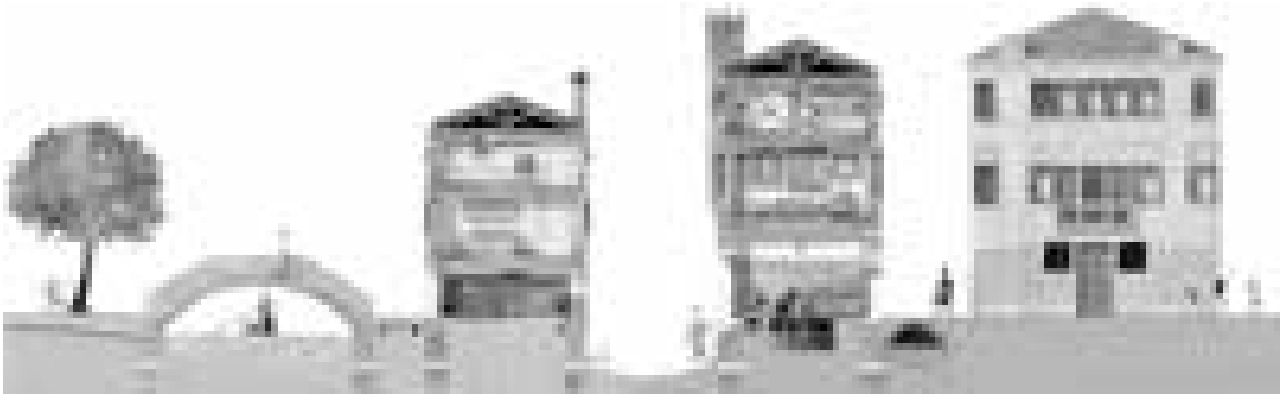
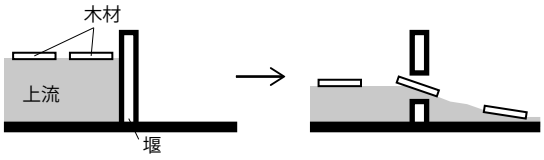


図 340　木杭を用いた基礎　建物や橋の荷重を支えている　（作成：インスラ社）

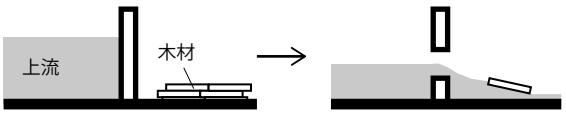
ストゥア――急流に設置される木材輸送の施設

1本ずつ木材が流せる水量がない渓流では「ストゥア」と呼ばれる堰が利用された。この堰は水をせき止め、十分な水量になったところで放水をし、流れる水の勢いによって木材を水量のある場所まで運ぶ装置である。丸太は堰の上に水とともに貯められる場合と、堰の下に貯められる場合の二つの種類がある（◆図341）。本流まで距離がある場所では、途中の岩場などに丸太が引っかかってしまい流れなくなる場合があり、メナダスと呼ばれる職人が鳶を使って全ての丸太が流れるように管理していた（◆図342）。水量の少ない渓流から本流へ木材を流すことを目的としているため、ストゥアは必ず本流に注ぐ支流に立地する。たとえば、ピアーヴェ川に注ぐ支流の位置するコメリコ渓谷（Val Comelico）やトヴァネッラ渓谷（Val Tovanella）、モンティナ渓谷（Val Montina）に存在していた（◆図343）。

このうち、カドーレ地域のコメリコ渓谷を流れるパドラ川では現存するストゥアを見ることができる。また、1420年、カドーレ大共同体がヴェネツィア共和国の支配下に置かれ、その15世紀には、パドラ川にストゥアが存在したことが知られる。所有関係では、1521年、パドラ出身のリボリ（Riboli）家に所有された後、ペラローロ・ディ・カドーレ出身のザンコ（Zanco）家、ヴォド（Vodo）出身のザングランド（Zangrando）家などの手に渡り、1537年にはヴェネツィア出身の木材商人の所有となった。1635年からはコメリコ出身のジャコモ・ジェラ（Giacomo Gera）が所有し、長い間ジェラ家に管理された[50]。このように、ストゥアは民間によって管理されていたのである。1797年、ヴェネツィア共和国崩壊とともにカドーレ地域はフランスの支配下に、その後1813年にはオーストリアの支配下に置かれたが、ストゥアは引き続きジェラ家に管理された。



木材を堰の上で水に浮かせて貯めておき、
堰が開くと水とともに下流に運ばれる。



木材を堰の下に貯めておき、
堰が開くと水の勢いに乗って下流に運ばれる。

図341　ストゥアの種類（作成：道明）

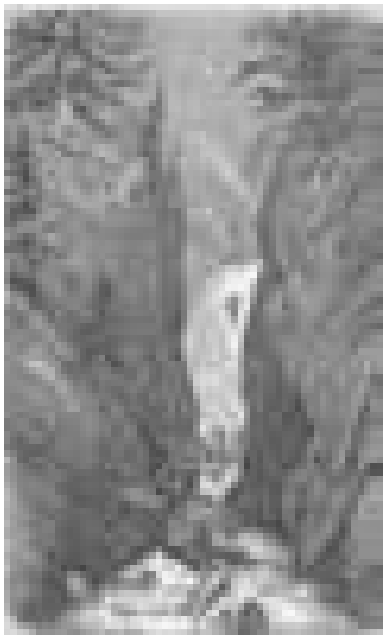


図342　鳶を使って丸太を流すメナダス
G. Caniato et al. (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.315.

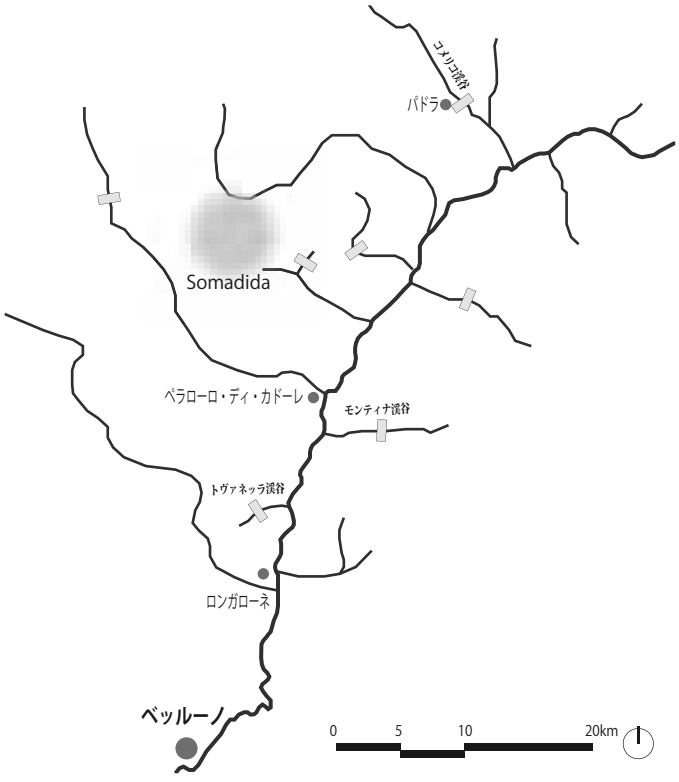


図343　ストゥアの分布図
チドロ・木材博物館（Museo del Cidolo e del Legname）の展示をもとに道明作成

1798 ～ 1805 年のアントン・フォン・ザック作成の地図には「ラ・ストゥア（La stua）」の文字が確認される（◆図 344）。

ストゥアの構造は、元は木造で洪水が起こると度々崩壊していたが、1818 年に木造から石造へつくり替えられた。鉄道や道路の発展により陸路での木材輸送が徐々に増え、1882 年に起きた大洪水をきっかけにストゥアは機能を終えた。しかし 2000 年に修復事業が行われ、現在に至る[51]。町中では、ストゥアの木彫りの看板や、木材を運ぶソリがモニュメントとして飾られており、ストゥアはパドラのシンボルとなっている（◆図 345、346）。

このストゥアの規模は、高さ 16m、長さ 30m、幅 6m である。◆図 347 で具体的に仕組みを見ていくと、木材を流さない時は小さい窓（a）が開いており、常に水が流れている。山から切り出された木材をストゥアの下に貯める場合は、(a) を閉め、(b) から水とともに木材を一本ずつ通す。木材が貯まったところで、(a) も (b) も閉め、(c) まで水を貯めたところで (b) を開け、水流とともに多くの木材を本流まで一気に押し流す。(b) の下の穴はストゥアの機能が失われた後に水を常に流すために開けられたものである[52]。

このように水量の少ない上流、特に支流では、ストゥアがつくられ、人工的な洪水を起こして丸太が流された。まさに季節による変化を巧みに利用し、地域の自然条件を活かした施設なのである。



図 344　地図に記載された「ラ・ストゥア（La stua）」の文字
1798-1805 年　Anton von Zach.

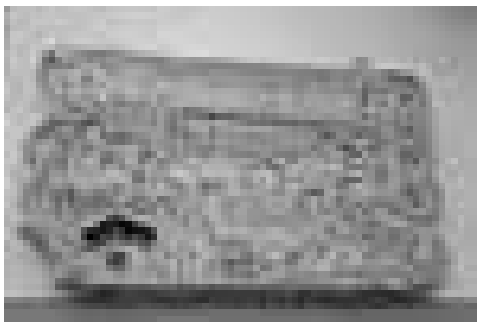


図 345　ストゥアの木彫りの看板（撮影：道明）



図 346　丸太とソリのモニュメント
（撮影：道明）

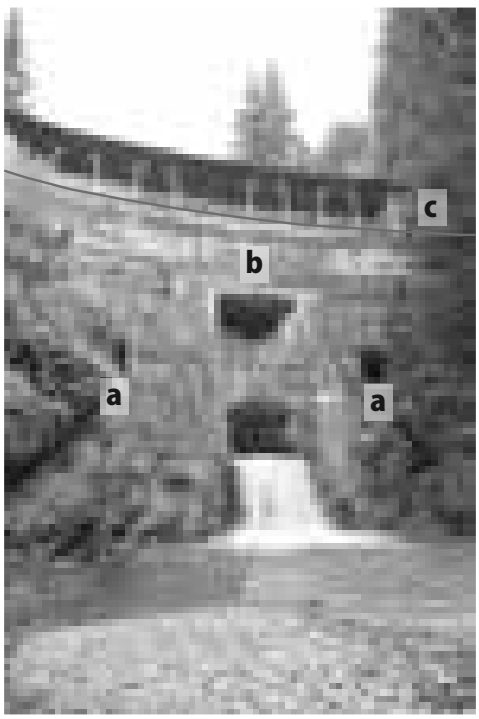


図 347　ストゥアの仕組み
図中の a,b,c は本文に対応　（作成：道明）

チドロ――木材の集まる川港、ペラローロ・ディ・カドーレ

ピアーヴェ川の上流から流れてきた丸太は、一度、ペラローロ・ディ・カドーレで集められる（◆図 348、349）。この場所はピアーヴェ川とボイテ川から運ばれてくる木材の集積地として最適な立地であった。収集された木材を筏に組み立てたり、製材したりする場所として理に適っていたのである。その土地に目をつけたカドーレ大共同体によって、14 世紀末から 15 世紀初頭の間に商業港として整備された。1385 ～ 1395 年頃、木材監視員（Custode dei Legnami）を配置し、商人から港の使用税を徴収するために、建物を建設したと言われている [53]。1420 年、ヴェネツィア共和国の支配下に置かれる以前から、木材輸送の拠点として機能していたことがわかる。最初、ペラローロ・ディ・カドーレは「ポンテポルト（Ponteporto）」と呼ばれたことから [54]、橋のある川港であったことがうかがえる。

1604 年にドメッジェ・ディ・カドーレ出身の公証人であるレオナルド・ベルナボ（Leonardo Bernabò）によって作成された木材輸送の絵図には、ペラローロ・ディ・カドーレが強調して描かれている [55]（◆図 350）。この絵図から、ボイテ川からもおびただしい量の木材が届けられていたことがわかる。また､筏で川を下る出発点であったことも読み取れる。そして、一際目を引くのがチドロである。この施設は木材輸送に重要な施設の一つである。チドロはザルのような仕組みで、川の水は流すが、木材は堰き止められるようになっている。この仕組みは中世にはあったとされている。

史料で裏付けできるのは、1668 年、オスヴァルド（Osvaldo、1630 ～ 1687 年）がカラルテ方面にチドロの建設を申請した際の文書である。同年、カドーレ大共同体の委員会はヴェネツィアやテッラフェルマの商人の賛同を得ながら、チドロの建設を許可した。そして、その地域で営業している最も重要な木材商人によって管理されていた [56]。こうして木造の水門は修理を繰り返しながら、川を利用した木材輸送が行われる 1930 年代まで機能し、その後、1947 年に壊されてしまう（◆図 351）。現在この地を訪れると、チドロを設置していた両側の石柱が残っていることを確認できる。遺構はわずかだが、ここから見る渓谷の荒々しい自然環境が当時の作業の過酷さを物語っている（◆図 352）。また、ボイテ川にも、チドロがカドーレ大共同体の所有で 17 世紀には建設され、洪水の影響も受けながら 1899 年まで機能するが、1914 年に鉄道が開通すると、次第に河川輸送から鉄道輸送に切り替えられていった（◆図 353）。

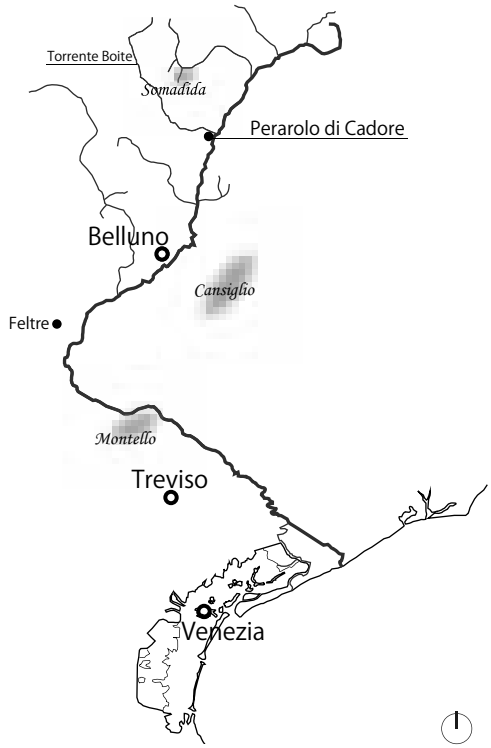


図 348　ペラローロ・ディ・カドーレの位置

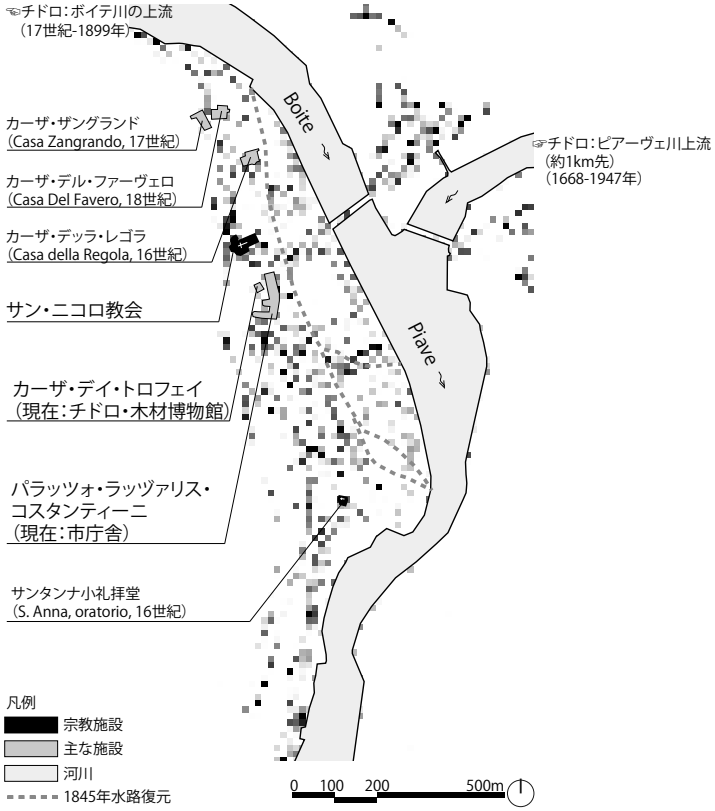


図 349　ペラローロ・ディ・カドーレの主な施設

このペラローロ・ディ・カドーレのモニュメントともいえるピアーヴェ川に設置されていたチドロについて、もう少し付け加えておく。チドロの名前は、フリウリの方言の巻き上げ装置や滑車を意味するチドゥル（cìdulu）、チドゥレ（cìdule）、ジレラ（zirèla）などに由来すると言われている[57]。チドロには、スライド式の水門があり、その水門を手動で持ち上げるため、巻き上げ機を用いた。その巻き上げ機から名前が来ているという。カラマツ材で組まれ、水は流すが、同時に流れてきた木材をブロックした。1 年に２回、7 月と 12 月に丸太を通すように扉が開かれた。

このチドロの手前には、刻印された丸太が上流から集まる。刻印は業者の印であり、その刻印ごとに扱われる製材所が決まっている。そのため、メナダスという職人が丸太に刻まれた刻印を 1 本ずつ見ながら選別し、チドロを通して製材所に送っていたのである（◆図 354、355）。しかし、丸太のなかには、流れてくる間に岩のような障害物や丸太同士のぶつかり合いにより、刻印の判別がもはやつかないものもあった。そうした丸太はこの村の教区教会であるサン・ニコロ教会のものになったという[58]。そのため、ここは当時、裕福な港町だったのである。ヴェネツィア共和国崩壊以後もなお、川港として続いており、活発に木材を供給していた（◆図 356）。具体的な数としては、17 世紀のパウリーニの手稿の中の挿絵に、ピアーヴェ川で年間３万本の丸太が製材されることが記載されている。フィオレッロ・ザングランド（Fiorello Zangrando）の研究によると、1890 年代には、ピアーヴェ川のチドロを約 21 万本の丸太と 1 万本の梁材が通り、ボイテ川のチドロを 6 万本の丸太が通ったという記録がある[59]。木材輸送にとって、ペラローロ・ディ・カドーレがいかに重要な役割を担っていたかが、この数字からもうかがえる。ペラローロ・ディ・カドーレは 19 世紀に最盛期を迎えたと言われており、1874 年のペラローロ・ディ・カドーレの人口は 1700 人（男性 820 人、女性 880 人）にのぼる[60]。また、木材関連の職業では、製材所では 100 人が働き、メナダスの仕事には 150 人が従事していた。そのほかの職業も触れておくと、鍛冶職人 16 人、家具職人と左官の合計 40 人、靴職人と馬具職人の合計 15 人、そのほかオステリアと商店主で 14 人とある。ちなみに、馬 40 頭、牛 150 頭、羊 120 頭、山羊 150 頭、豚 10 頭と記録されており[61]、当時の村の活気は今とは比べものにならないものだったに違いない。

さて、木材輸送の拠点であったペラローロ・ディ・カドーレは、大量の丸太の一部はここで筏に組まれることから、同時に、筏の上に載せる商品もこの地に集まった。そのため、木材に加え、多くの商品の集まる商業センターとして発展し



図 350　1604 年　レオナルド・ベルナボ作成の木材輸送に関する絵図
ペラローロ・ディ・カドーレの部分　　Archivio della Magnifica Comunità di Cadore.



図 351　1946 年　ピアーヴェ川に建設されていたチドロ、使用されていないが、壊される直前
Fiorello Zangrando, *Perarolo di Cadore dal Cidolo al duemila*, Treviso : Grafiche Crivellari s.r.l, 1990, p.34.



図 351　2014 年　かつてピアーヴェ川に建設されていたチドロから見た渓谷
（撮影：M.Dario Paolucci）



図 353　1882 年　ボイテ川に設置されていたチドロ
F. Zangrando, *op.cit*., p.35.

たのである。筏の積み荷として、石、釘、鉄製品、パン・ワイン・チーズ・サラミなどの食料、そして人も載せてヴェネツィアを目指した[62]。年間 6,000 もの筏が流れていたと言われている[63]。

木材産業で経済的な成功を収めた代表的な人物として、製材所をいくつも所有するボルトロ・ラッヅァリス（Bortolo Lazzaris、1780 ～ 1857 年）が挙げられる。B. ラッヅァリスの邸宅はピアーヴェ川とボイテ川が合流する村の中心とも言うべき場所にある。19 世紀、ヴィチェンツァ出身の建築家であるアントニオ・カレガロ・ネグリン（Antonio Caregaro Negrin、1821 ～ 1898 年）によって設計され、18 世紀にイギリスで流行したロマンティシズムを取り入れ、イタリア式庭園と八角形の展望台もつくられた[64]。婿としてきたジローラモ・コスタンティーニ（Girolamo Costantini、1815 ～ 1880 年）が継ぎ、その後、サヴォイアに嫁いだルイジア・ラッヅァリス・コスタンティーニが、1881 年から 1882 年の夏にマルゲリータ女王をこの邸宅でもてなした[65]。これらのことから、今では小さな村ではあるが、当時の経済力・政治力の高さがうかがえる。この建物は現在、ペラローロ・ディ・カドーレ市庁舎となっているが、実はヴェネツィア市の所有で、60 年間ペラローロ・ディ・カドーレ市に貸され、1996 ～ 2000 年に EU の公共建築のための融資により修復された。庭園は市民に開かれ、屋外コンサートも開催される。また、400 種類の植物を栽培し、ハーブ園にする動きもある[66]。

市庁舎の敷地内には、もともと 19 世紀に戦利品を納める場所としてつくられた建物（Casa dei trofei）もあり、1996 ～ 2000 年に改修され、博物館に転用された。それが今日見ることのできない、河川による木材輸送の貴重な記憶をとどめているチドロ・木材博物館である（◆図 357）。ここには、19 世紀の地図史料や文書、写真、当時使われていた道具が展示されている。河川による木材輸送の最後の活動記録である 1930 年代の映像も放映され、小さな村が活気に満ち溢れていたことを伝えている。展示品は、形として残りにくい当時の作業風景や技術に関する貴重な情報を発信している。このような地域固有の歴史を展示する博物館の存在は、その村本来のアイデンティティを持続する上で重要な意味をもつと言えるだろう。



図 354　1883 年　チドロの手前　メナダスによる膨大な数の丸太の仕分け作業
Ibid., p.18.

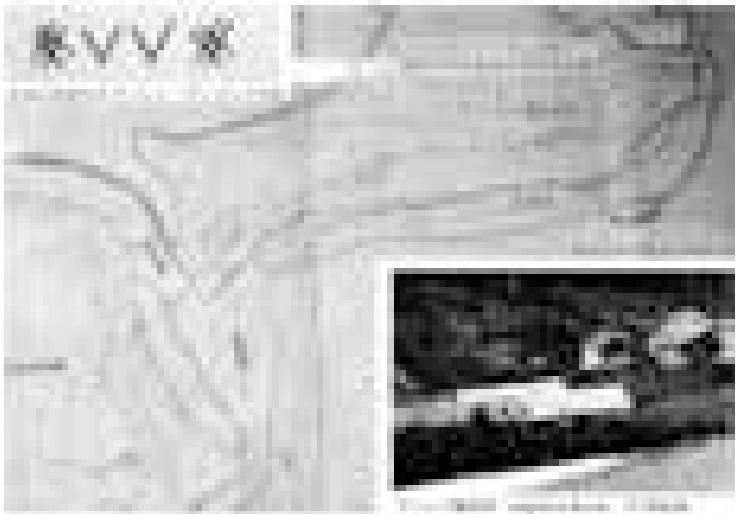


図 355　19 世紀のチドロ、製材所の位置関係
1845 年財産調査の地図（Mappa del Comune Censuario di Perarolo）、1920 年の製材所の写真（F. Zangrando, *op.cit*., p.19.）、1890 年頃の刻印。



図 356　1890 年　ペラローロ・ディ・カドーレの風景
広大な木材置き場とたくさんの製材所が集中している。河川に正面を向けたサン・ニコロ教会も描かれている。　G. Caniato et al. (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.310.



図 357　チドロ・木材博物館
（Museo del Cidolo e del Legname）

セゲリア――製材所の立地と仕組み

木材の加工は古くから水車による動力を使って行われており、製材所は 13 ～ 14 世紀にヨーロッパ全体へ広まったと言われている。それを裏付ける史料としては、水車を用いて製材する仕組みを描いた 1245 年の絵が残っている。ピアーヴェ川流域では、中流域に位置するヴァスを流れるピアーヴェの支流に、製材所が 13 世紀には存在していたという。その次に確認されているのはペラローロ・ディ・カドーレのビアンキーノに位置する 1422 年の記録が残る製材所である。それ以降では 1548 ～ 1647 年にゾルド渓谷の製材所に関する記録が確認されている。そのほかの製材所は、主に 19 世紀の史料から確認できるが、今では製材所そのものはほとんど存在していない[67]。

ここでは、チドロより下流のペラローロ・ディ・カドーレからロンガローネの地域に立地する製材所について見ていく。

■製材所の立地

製材所は、ピアーヴェ川流域に豊かな森と共に、数多く立地した。そのなかでも、標高約 520m のペラローロ・ディ・カドーレから標高約 430m のロンガローネまでの約 20km の間に集中していた。特に木材の一大集積地であったペラローロ・ディ・カドーレには 14 世紀から製材所が存在していたことが知られ、最盛期の 19 世紀には数多くの製材所があった。

1798 ～ 1805 年作成のアントン・フォン・ザック作成の地図には、鋸（のこぎり）の複数形を意味する「セーゲ（seghe）」という文字と水車の記号が書かれており、製材所の位置がわかる（◆図 358、359）。この地域の製材所は、ピアーヴェ川本流から水を引き、用水路を作ることによって製材のための動力を確保するため、本流沿いに立地していることが特徴である。一般的に製材には製粉や精米などに比べ、大きな動力が必要となる。川の本流沿いでこういった水力による製材ができるのは、水量が豊富な地域ならではと言えるだろう。1807 年の不動産台帳（カタスト・ナポレオニコ）によれば、ペラローロ・ディ・カドーレからロンガローネまで 27 の製材所があり、鋸の数は 54 にのぼった[68]。

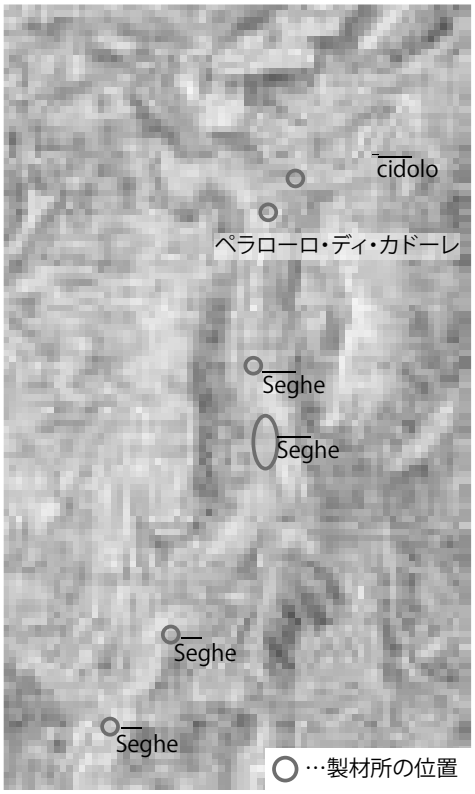


図 358　ペラローロ・ディ・カドーレ付近の製材所の位置
1798-1805 年　Anton von Zach.

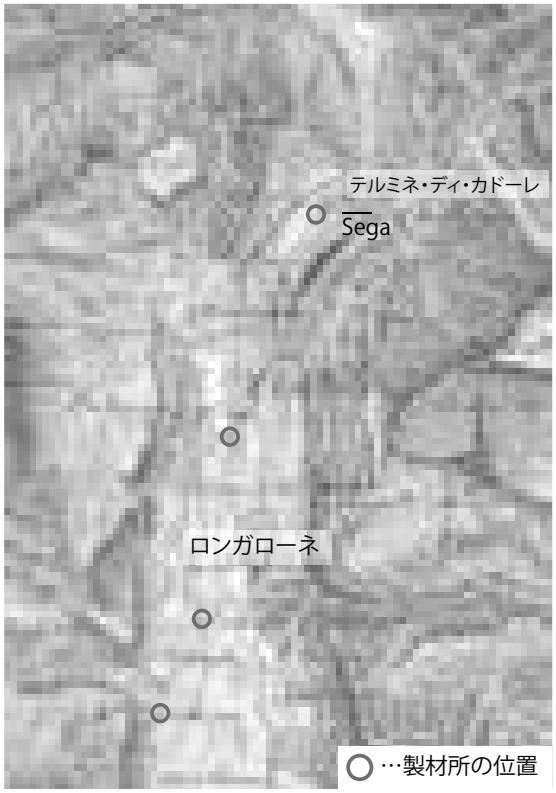


図 359　ロンガローネ付近の製材所の位置
1798-1805 年　Anton von Zach.

1858 年の記録からは、ペラローロ・ディ・カドーレからロンガローネまでの間に製材場所が 109、鋸が 122 あったことが知られる [69]。オーストリア政権下の時代にさらなる発展があったことがこれらの数字からもうかがえる（◆表５）。1858 年の製材所は、いくつかの製材所が一つの屋根を共有する場合もあり、その場合、建物としては一つである。その仕組みについては、後に詳しく見ていく。所有については、ラッヅァリス家やジェラ家といった、民間の所有であることがわかる。この頃、ラッヅァリス社はピアーヴェ川で最も重要な会社だったという。オスピターレ・ディ・カドーレに立地する製材所は合計 20 で、三つの建物からなるこの地域最大の製材拠点であった。この製材所はもともとは木材商人のカンディド・サルトリによって建設されたが、後にカドーレの共同体に遺贈された [70]。

製材所そのものの立地については、集落の中心部から離れた場所、あるいは集落の端にあることが多い。それは、製材前の丸太や製材された木材を保管する場所を備えるため、広い敷地が必要だったからだと考えられる。また、専用の水路が集落に水害をもたらさないよう、集落の中心部を避けるように水路が引かれたとも想像できる。1755 年の絵図はその様子をよく示している（◆図 360）。この図には、ペラローロ・ディ・カドーレの下流に位置するテルミネ・ディ・カドーレの集落とその近くにある製材所が描かれている。1858 年にも製材所が存在し、その時の所有者はコスタンティーニである [71]。この一族はラッヅァリス家の親戚にあたることから、ラッヅァリス家がいかに 19 世紀の木材産業を支えてきた重要な一族であったかがうかがえる。

場所	所有者	製材所	鋸の数	備考
Sacco	Viel Gioachino	4	6	４個所（の製材所）で１ユニット／１ユニット＝共通の屋根
Perarolo	Lazzaris	6	9	６個所で１ユニット／３個所の製材所には鋸が２丁ずつある
Ansogne	Coletti Massimo	9	9	６個所、３個所で２ユニット
Carolto	Giuliani Osvaldo	17	17	６個所、４個所、３個所、３個所、１個所で５ユニット
Rucorvo	Lazzaris	12	18	４個所、８個所で２ユニット　／６個所の製材所には鋸が２丁ずつある
Rivalgo	Gera	6	6	６個所で１ユニット
Ospitale	Comunià Cadorina	20	20	６個所、６個所、８個所で３ユニット
Termine	Costantini	8	8	６個所で１ユニット
Roggia	Viel Gioachino	12	12	６個所、６個所で２ユニット
Rovaòta	Viel Gioachino	2	2	
Vajont	Lazzaris	5	5	２個所、２個所、１個所で３ユニット
Villanova	Talchini Antonio	8	8	
	合計	109	120	本文には鋸の合計が 122 丁と記載されている

表５　1858 年　ペラローロ・ディ・カドーレからロンガローネ間のピアーヴェ川沿いに立地する製材所の数と所有者
G. Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle dolomiti a Venezia*, op.cit., p.327 をもとに表を作成

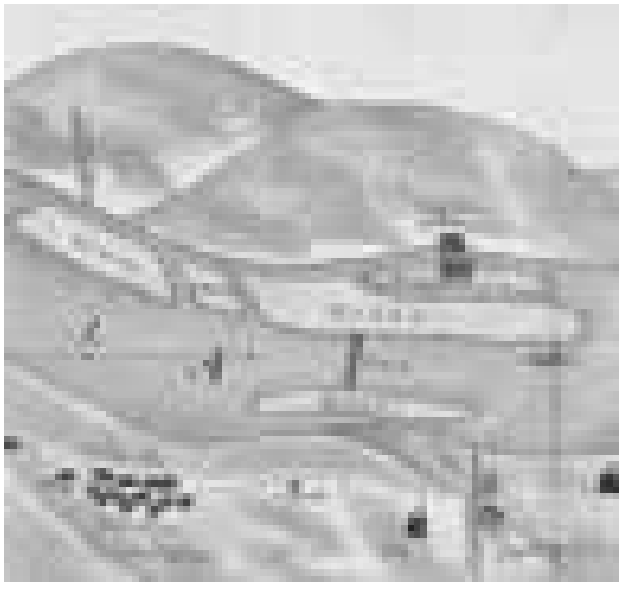


図 360　町と製材所の位置関係
1755 年　テルミネ・ディ・カドーレの集落とその近くにある製材所
G. Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle Dolomiti a Venezia*, op.cit., p.120.

■製材所の仕組み

1485 年、レオナルド・ダ・ヴィンチが製材システムを考案したと伝えられる（◆図 361）。これは、川の流れを利用し、水車によって鋸を上下に動かすシステムである。フランスやドイツの製材システムに比べ、歯車がないことや水輪の向きが異なることが特徴と言える（◆図 362、363）。また、水輪が小さいため豊富な水量が必要となる。これはヴェネツィア式製材（sega alla veneziana）と呼ばれており、ピアーヴェ川流域の製材システムは、これをもとに発展していったと推測されている[72]。

史料が限られていることから、ここでは 19 世紀の製材所の例を具体的に見ていく。

カステッラヴァッツォの下流に位置する製材所付近のピアーヴェ川では、すでに製材され、筏に組まれた木材と、まだ製材されていない丸太が並行して流れていた（◆図 364）。カステッラヴァッツォ付近の製材所を示した図から、そのまま下流に移動する筏師はピアーヴェ川の本流を下り、カステッラヴァッツォで交代する筏師は筏港に寄るシステムになっていることがわかる。また、ここで製材する丸太は、丸太の刻印から自分たちの扱う木材だけを水路へと導く（◆図 365、367）。そして、一度陸へと引き揚げ、角材や板材に製材される。所有者の印が再び刻まれた後（◆図 366）、筏に組まれ、筏用水路へと流され本流に戻るのである。1 枚以上筏を連結させる場合は、筏用水路で水に浮かせた状態で連結を行う。筏の種類は丸太のまま組む場合と、製材された角材を組む場合の二つの種類がある[73]（◆図 368、369）。

製材所の配置を見ると、水路をまたぐように建てられており、コの字形に配される。製材所の平面図から次のようなことがわかる（◆図 370、371）。外に置かれた丸太を（a）から入れ、（b）にある鋸で加工をする。一つの建物のなかに六つの生産ラインがあり、一つのラインごとに一つのグループがあり、作業をしていたとされる。1858 年の記録では、この生産ラインを一つの製材所として数えている[74]（◆表５）。小さな六つの部屋つまり製材所には炉のある台所（c）が備わっており、料理をつくりながらの作業であったと考えられる。水路は建物のところで七つに区切られている。このうち、真ん中は製材しない丸太をそのまま流すもので、残りの六つの水路は動力となる水車を動かすためのものである（◆図 370 ①～⑥）。水路は水車を動かすために、水車のある場所で落差が生じている（◆図 372）。一つの建物で６個所同時に製材加工を行うこの形式は、最盛期であった 19 世紀の大量生産を目的とした特徴的な形である[75]。

最後に、製材所はピアーヴェ川における木材輸送のなかでも最も重要な施設であるのは間違いない。中流域に立地することで、水量の安定した水路により一定量の生産を可能とした。自然条件を巧みに利用してきたのである。そして、製材が終わった後の下流域では、水の流れにのって筏が流れていた。筏が舟の代わりに様々な地域から物資を載せ、ヴェネツィアへと運び、流域の町を結びつける重要な役割を果たしていた。木材輸送の流れやこれらの施設から、木材の輸送には上流から下流まで一貫して川の流れが利用され、その利用方法は地域によって異なっていたことがわかる。こうした地域の役割や流域のつながりを捉える上で、川と深く結びつき、筏流しという大きな産業、経済活動を支え続けたストゥア、チドロ、セゲリアのような地域特有の施設に注目することも重要なのである。



図 361　レオナルド・ダ・ヴィンチの考案した製材システム　*Ibid*., p.99.



図 362　ドイツの製材システム　*Ibid*., p.106.



図 363　ヴェネツィアの製材システム　*Ibid*., p.100.

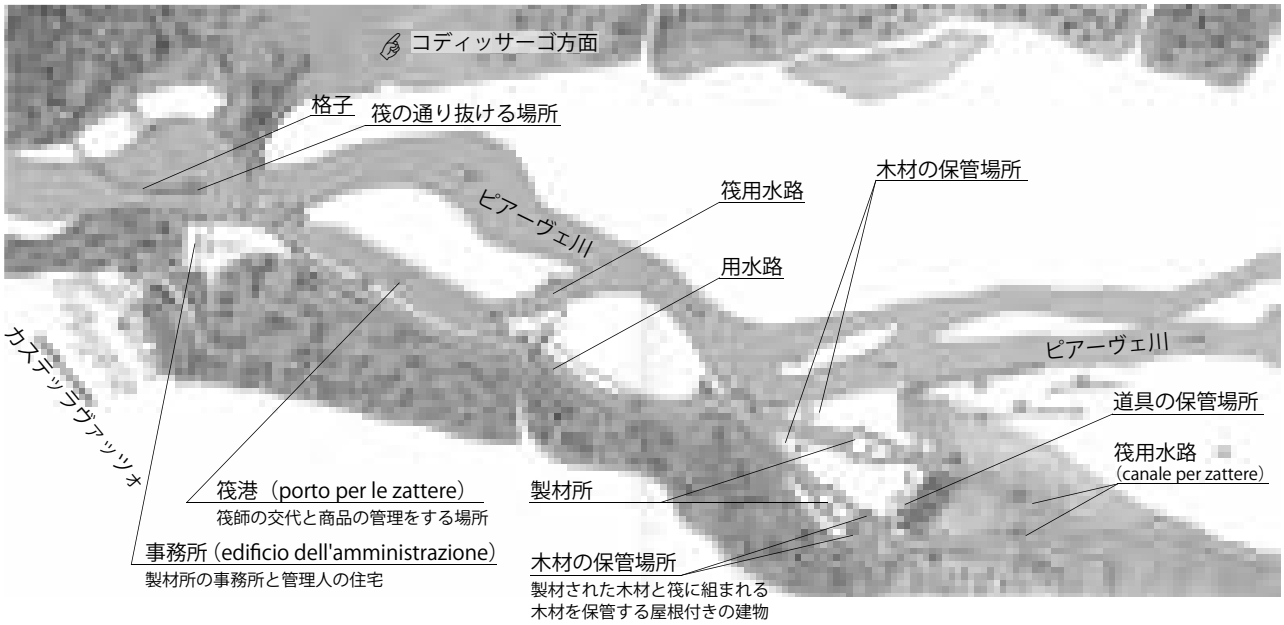


図 364　カステッラヴァッツォ付近の製材所の位置とその周辺の用途　　*Ibid*., pp.346-347 をもとに作成

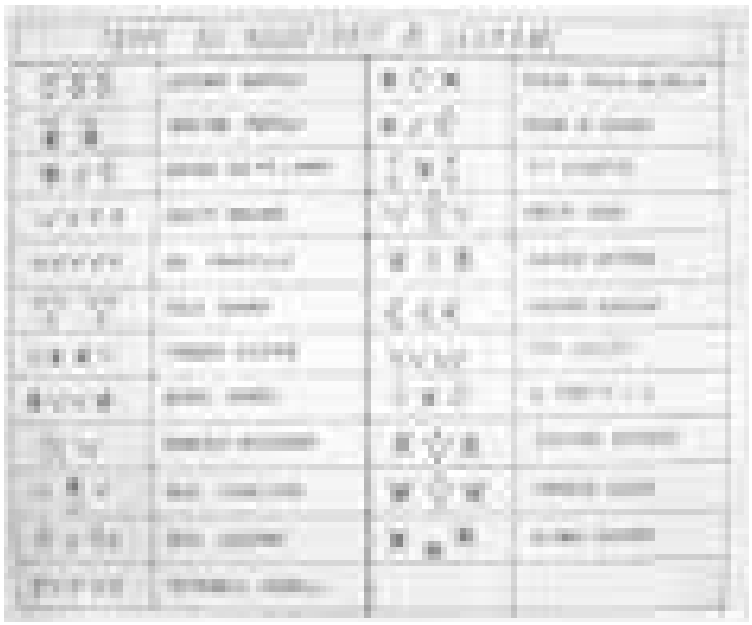


図 365　19 世紀後半の丸太の刻印一覧
ピアーヴェ川筏師民俗博物館（Museo etnografico delgi zattieri del Piave）



図 366　19 世紀末の製材後の刻印一覧
Ibid.



図 367　丸太の刻印
Ibid.

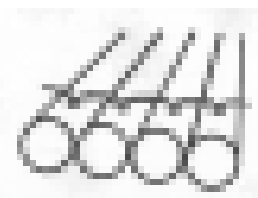


図 368　丸太を組んだ筏



図 369　角材を組んだ筏

図 368、369：G. Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle Dolomiti a Venezia*, op.cit.

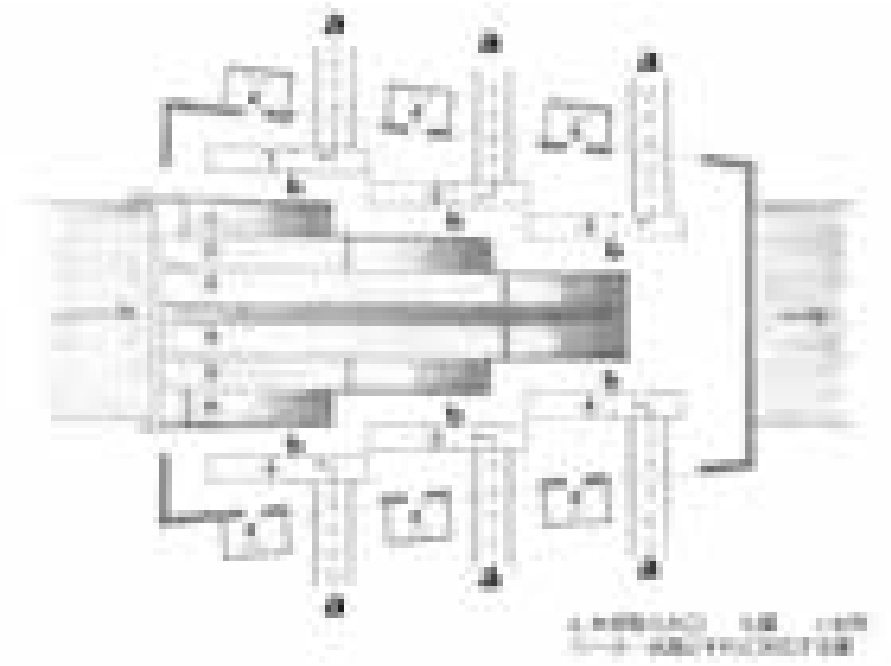


図 370　製材所の平面図　　*Ibid*., p.341 をもとに道明作成

図 371　製材所の屋根伏図　　*Ibid*. をもとに道明作成

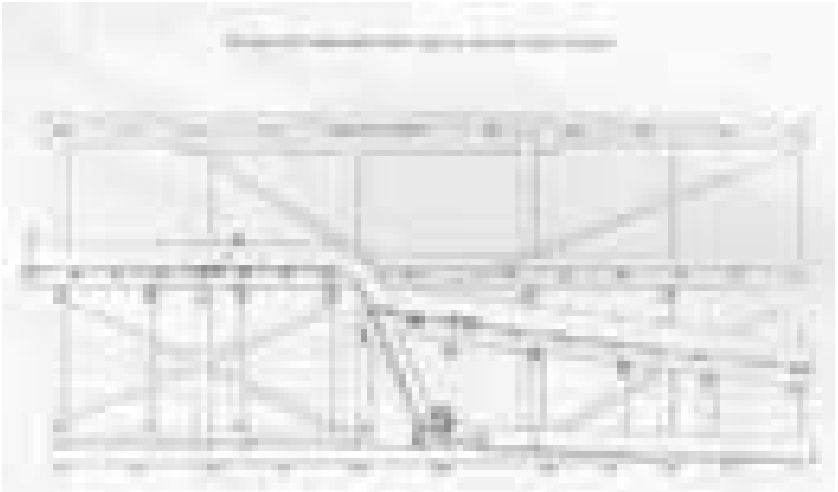


図 372　製材所の断面図　*Ibid*., p.345.

守護聖人サン・ニコロ（San Nicolò）

ヴェネト州には船乗りの守護聖人として知られるサン・ニコロの名をもつ教会が多く見られる（◆図 373）。地名や道路名などにサン・ニコロを採用しているところもあり、船を操ってきた人々の信仰の深さを感じとることができる。このサン・ニコロの名はピアーヴェ川流域にも多く見られ、上流に注ぐパドラ川沿いには、サン・ニコロ・ディ・カドーレという地名もある。また、ペラローロ・ディ・カドーレやベッルーノの南東に位置するボルゴ・ピアーヴェにはサン・ニコロ教会が立地している（◆図 374、375）。サン・ニコロについては、本論の第 3 章、第 4 節の「リドの開発史」でも触れたが、木材輸送にとっても重要であるため、ここでも簡単に触れておく。

ヴェネツィアのリド島に立地するサン・ニコロ教会は、ラグーナからアドリア海への出入口に位置し、多くの船が往来するヴェネツィアの玄関口にあたる（◆図 377）。この場所に、当時の総督であるドメニコ・コンタリーニの命により、1044 年頃、教会が建設され、1053 年にベネディクト修道会による修道院が増築された [76]。建設後の 1096 年、パレスチナに行く第一回十字軍遠征の時に聖遺物が奉納された。船乗りの最も偉大な守護聖人であるサン・ニコラの聖遺体をこの教会に奉納しようと考え、現在のトルコの南海岸のリチアにあるミーラ（Myra）に赴くことになる。サン･ニコラには、海で従事する職業、船乗り、旅人に関する保護をして、いくつかの不思議なエピソードがある（◆図 378）。6 ～ 9 世紀には、この聖人の墓に巡礼することが目的になっていた。しかし、イスラーム教徒軍隊の前進により、リチア海岸の人口が減少し、ミーラの聖地は衰退する。そして、1087 年、プーリアの商人らによって、聖人の遺体は略奪され、バーリに移された [77]（◆図 376）。その 9 年後、ヴェネツィア人がミーラに赴くが、すでに頭と体の遺骨はなく、ほんのわずかな遺骨が残されるのみであった。こうして船乗りの守護聖人が現在のサン・ニコロ教会に奉納され、サン・ニコロと呼ばれるようになった。その後、サン･ニコロの信仰は河川を通じてテッラフェルマにも広がり、河川沿いには船乗りの守護聖人を奉った教会がいくつも存在する。また、かつて本流だったブレンタ川沿いにはミーラ（Mira）という町があるが、ミーラ（Myra）に由来していると言われている。

さらには、木材を輸送する筏師の守護聖人にもなり、サン・ニコロの名がピアーヴェ川の上流の奥地やブレンタ川流域にも見られるようになるのである。また、サン・ニコロとサン・ニコラの語尾の変化はこの地域の方言とされている。

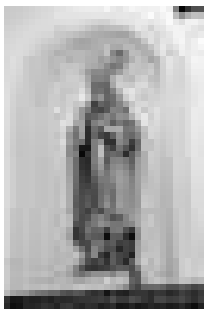


図 373　サン・ニコロ像
（撮影：M. Dario Paolucci）



図 374　ペラローロ・ディ・カドーレのサン・ニコロ教会

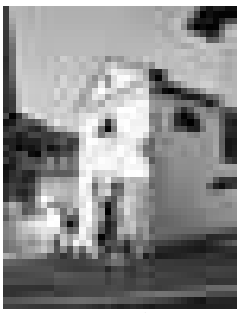


図 375　ボルゴ・ピアーヴェのサン・ニコロ教会

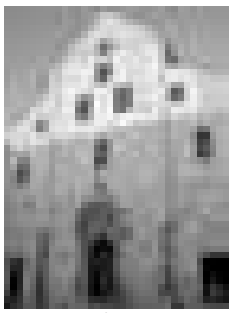


図 376　プーリア州バーリのサン・ニコラ教会



図 377　サン・ニコロ教会　「海との結婚」の祝祭
教会の正面で金の指輪を海に投じた直後、オールを挙げて祝福している瞬間。



図 378　サン・ニコラの聖人伝に関する図像　　R. Asche et al., *op.cit*., p.71.

筏師の活動

メナダスや筏師の活動は紀元後２世紀から確認されているが、確実な史料的裏付けは 13 世紀までさかのぼることができる。1276 年には、ポンテ・ディ・ピアーヴェで輸送する木材の種類、規模に応じて徴税していたことが知られる [78]。1293 年、現在のポンテ・ネッレ・アルピで行われる徴税の問題に関して、ヴェネツィア政府とベッルーノの司教が和解した記録も残されており、ヴェネツィア共和国の支配下に置かれる以前を想像することができる。

また、1462 年、ベッルーノの筏師の信徒会に所属する数名の筏師が、独占的に従事できる規定をつくれるようベッルーノ政府に申請し、許可を得たという史料がある。別の史料には、ボルゴ・ピアーヴェ、ラヴァッツォの教区、フルッセダの教区の筏師の間で、権利争いがあったことが記録されている [79]。これらのことからベッルーノの周辺では、筏師による権利争いがあったことがうかがえる。

1473 年には、ピアーヴェ川の航行に関する規定がベッルーノによって作成された。興味深い内容なので、その規定の一部を挙げておく [80]。

信徒会に入会する場合には、入会金が必要であった。入会できるのはベッルーノ（città di Belluno）や周辺の集落、もしくは２マイル以内の距離に住んでいることが条件であった。入会後は、毎日曜日に教会でミサをすることが義務付けられ、献金も必要であった。寄付をしない場合は罰金の金額も決められていた。また、毎年 12 月のサン・ニコロ祭では、教会で式典を執り行い、ミサに参加しなければならなかった。会員が死亡した場合、葬儀に参加することが義務付けられていた。

信徒会に入会することで、筏に関する仕事に就けた。この信徒会では、毎年二人の議員を選出し、その任期は１年で、議員は信徒会の財産、運営に関する管理を任された。

この規定では、ベッルーノの港内で筏師の仕事を妨害しないよう守られており、違反した場合は罰金が科せられていた。また、筏には、少なくとも二人乗り、３本のオールの装備のない筏はピアーヴェ川を航行することができないことも規定されており、安全面も意識していることがわかる。合意なしにほかの筏で、丸太などの木材やオールを持ち去ってはならないことも決められていた。

また、トレヴィーゾ管轄区のポンテ・ディ・ピアーヴェに向かう筏などの木材輸送の漕ぎ手は、ベッルーノに戻る前に、刻印の無いような木材をポンテ・ディ・ピアーヴェに運ぶよう義務付けられた。

これらの規定に違反した場合は、罰金が科せられたのである。

上記の規定内容から、当時の筏師の活動を少し垣間見ることができる。宗教と職業が一体となり、生活のなかに宗教が自然と入り込んでいることがわかる。近頃のイタリアでは、毎日曜日にミサに行く若者は少ない。それは、普段の生活と宗教とが切り離されているからであろう。教会離れが進むのもやむを得ないことのように思われる。

そして 1492 年、筏師はサン・ニコロ教会において、ピアーヴェ川の航行に関する憲章が公認され、ヴェネツィア共和

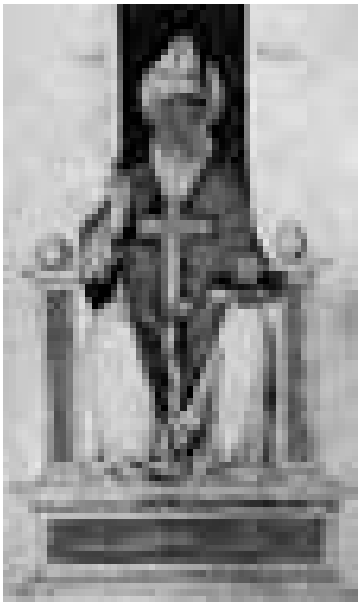


図 379　1492 年　筏師憲章の表紙に描かれたサン・ニコロ
G. Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle dolomiti a Venezia*, op.cit., p.12.

国がその憲章を承認した。これがピアーヴェ川筏師憲章と言われるものである（◆図 379）。この時からサン・ニコロ信徒会（Scuola di san Nicolò）は本格的に活動を始動した。このことから、ヴェネツィア共和国がピアーヴェ川流域全体の統治を強化した時代であることがはっきりとわかる。筏師の輸送に関する最も古い史料としては、1512 年、ヴェネツィア共和国が銅の輸送を依頼したものがあり、筏に銅を載せて輸送していた事実を確認することができる [81]。

筏師の仕事は筏を組み､その筏の上に商品を載せて目的地まで運ぶことである。筏を操る洗練された技術が求められた。天候の悪い日も航行せざる得ない時もあり、厳しい職業だったと想像される（◆図 380、381）。

この 1492 年の憲章は、ヴェネツィア共和国崩壊以後も実質的に続いていた。イタリア統一後の 1879 年、ペラローロからヴェネツィアまでの木材輸送に関する規定（Regolamento per la fluitazione dei legnami da Perarolo a Venezia）では、1492 年の憲章にある規定やすでに存在していた独自のシステムを多く受け入れたという [82]。こうして、15 世紀から 4 世紀にも渡って、偉大なる木材輸送システムが構築されていった。

しかし 20 世紀になり、河川を利用した木材輸送は鉄道や自動車に切り替わっていった。ピアーヴェ川流域で木材輸送が姿を消したのに伴い、地域間の交流も希薄になっていった。一方、職を失った筏師は、20 世紀初頭、まだ河川による木材輸送を行っていたドナウ川流域で経験と技術をいかんなく発揮したという。

河川による木材輸送が忘れられた状態はしばらく続いたが、1980 年代中頃、かつて筏師組合のあったコディッサーゴにピアーヴェ川筏師民俗博物館が設立された（◆図 382、383）。この博物館では、主に筏による輸送に関する史料や、当時実際に使っていた道具などを展示している。河川による木材輸送を知る重要な博物館である。また、博物館には筏国際研究センター（Centro Internazionale Studi sulle Zattere）もあり、国内外に情報を発信している。ここでは、祖父が 30 年間実際に筏師として働いていたという O 氏から臨場感ある話をうかがうことができた。失われた職業を具体的に想像するには、彼のような語り継ぐ人物の存在が必要だろう。



図 380　1834 年　コディッサーゴの筏師よって奉納されたエックス・ヴォート
筏が沈み、輸送物が濡れている。また上部にはサン・ニコロとサンタントニオの聖人が描かれている。事故の後、聖人のおかげで救われたと信じ、絵図にして奉納する習慣がある。エックス・ヴォートという奉納物にこうした事故の絵がしばしば描かれる。
Ibid., p.144.



図 381　1883 年　ポンテ・ネッレ・アルピとベッルーノの間で起きた事故を表したエックス・ヴォート
河川の左側に沿って突き出た岩にぶつかり、木炭を積んだ筏が解体した。
Ibid., p.145.



図 382　ピアーヴェ川筏師民俗博物館



図 383
筏による木材輸送の再現
1992 年 9 月 5 日には、河川通航憲章（ピアーヴェ川筏師憲章）の 500 周年記念として、筏でヴェネツィアまで行くイベントを開催した。当時行われていたように、コディッサーゴの筏師の組合がペラローロ・ディ・カドーレで筏を組み、ピアーヴェ川を下って、ヴェネツィアのサン・マルコ水域に筏を運んだ。
G. Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle dolomiti a Venezia*, op.cit.

オステリアの役割

オステリア（osteria）と聞くと、楽しげな居酒屋を想像する人も多いだろう。居酒屋といっても、日本と違うのは基本的には長居をせず、サクッと飲むのが定番である。ヴェネツィアでは、早朝からアルコールをく～っと飲みっぷりの良い人たちの姿を見かける。最初は、なんと飲んだくれの町かと思ったが、実際には夜明け前から卸売市場で働き、朝にはすでに仕事をやり終えた仕事熱心な経営者であることを付け加えておく。夕方にもなると、お店の得意料理をつまみながら談笑にふける光景があちこちのオステリアで見られる（◆図 384）。夕飯前の小腹に利用するにはぴったりの場所である。現在はこうした楽しい雰囲気のオステリアだが、歴史的には単なる居酒屋としての機能だけではなかった。ここではどんな役割があったのか、断片的ではあるがいくつか挙げてみたい。

オステリアはヴェネツィアの本島内だけでなく、ヴェネト州の町や村でも見られる。たとえば、カジエールやカザーレ・スル・シーレのようなシーレ川沿いの川港に必ず存在する。荷役で疲れた体を休める場として利用されていたことが想像される。また、オステリアは商談の場でもあったという。これらの町は、シーレ川を上る際に、舟を引いていた動物の歩く道である「レステーラ」沿いに位置する。レステーラの区間を示す 1781 年の史料から、そのほかの町でもレステーラ沿いにオステリアが立地していることが確認できる[83]。シーレ川の左岸に位置するチェンドンのように、オステリアの立地はとりわけ動物の交代場所と結びついている（◆図 385）。動物が交代する際に、次の業者に引き継ぐための機能をもオステリアに伴っていたのかもしれない。

ピアーヴェ川では、木材輸送にとってオステリアは必要不可欠な場所であった。それは、筏をリレー方式で輸送する際に、筏に積まれた商品内容などを記載した紙を受け渡す場所として、オステリアがその役割を担っていたからである。筏師が目的地まで筏を輸送し、その到着した町のオステリアにこの紙を渡し、次の目的地に輸送する筏師がオステリアでその紙を受け取り、次の目的地まで輸送するというシステムであった。オステリアは、こうした機能を兼ね備え、筏師の拠点として重要な任務を果たしていたのである。

どうやら輸送の要所にオステリアが立地する傾向がある。その典型的な立地場所は、閘門の脇である。高低差のある河川の航行を助ける閘門の脇には、必ずと言っていいほどオステリアが立地している。ラグーナからシーレ川に上る際のポルテグランディ、ブレンタ川のドーロなどの史料にもはっきりと記載されていることがわかる（◆図 386、387）。閘門内の水位を調整する間、オステリアでくつろぎ、談笑していたであろう。そこは社交の場であり、文化の交流する場でもあったと言えよう。



図 384　オステリアの外でアルコールを片手に談笑する人々

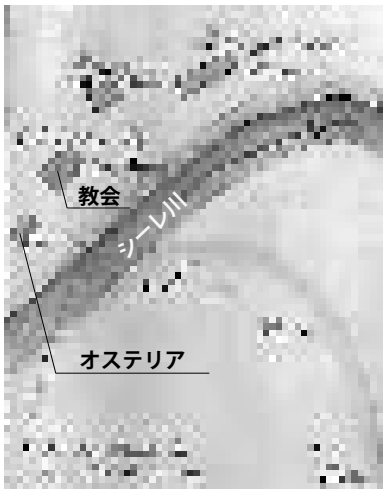


図 385　1781 年　レステーラ上に立地するチェンドンのオステリア
A.S.Ve, *S.E.A., Sile*, 167.

ピアーヴェ川では、アドリア海に注ぐよう流路を付け替えた後、ピアーヴェ川がシーレ川の本流の川床となった。そして、旧ピアーヴェ川からラグーナに入るための運河が掘削され、同時にカヴァッリーノ閘門が建設された。この閘門の脇にはオステリアが建設され、それはロカンダという宿泊施設を備えたものであった（◆図 388）。このオステリアの外壁には、関税に関する石盤がはめこまれており、ここで徴税していた当時の様子をうかがい知ることができる。ラグーナの出入り口であることから、潮の干満を待つ無数の船や筏が待機していたであろう。このオステリアは、20 年前から宿泊施設として活用されており [84]、当時のロカンダを思わせる貴重な存在である。

このように、ヴェネツィア共和国時代のオステリアは史料にはっきり描かれるように、重要な役割を担ってきた。次の時代、ナポレオン支配下で作成された不動産台帳でもオステリアが記載された。1811 年に作成されたトレヴィーゾの不動産台帳には、オステリアだけでなく、オステリアの経営者の家も特記された。住宅には持ち家か賃貸かが記載されており、持ち家の場合、医者、弁護士などの職業が特記されている住宅がある。オステリア経営がこうした職業に匹敵するものだったと想像される。

最後に 20 世紀前半のオステリアの機能を見ておきたい。ヴェネツィアのカステッロ地区のオステリアに飾ってあった 1927 年の料金表がある（◆図 389）。そこには、カーザ・ディ・トッレランツァ（Casa di Tolleranza）と記載され、時間とタオルや石鹸の料金が示してある。これはいわゆる売春宿で、「当時オステリアの 2 階で営業していたのではないか」、と店員は言う。共和国時代にリアルト市場近くのオステリアの上階が売春宿を営業していたことは知られているが、そういう場所が 20 世紀に入っても、実際に存在していたのであれば、興味深い事実である。

かつて川と関係する様々な職業と結びつき、男達の欲望をも満たしていたオステリアは、こうした記憶を現在もなお引き継ぎ、地元の人々の集まるヴェネトの文化を色濃く特徴づける大切な要素となっているのである。

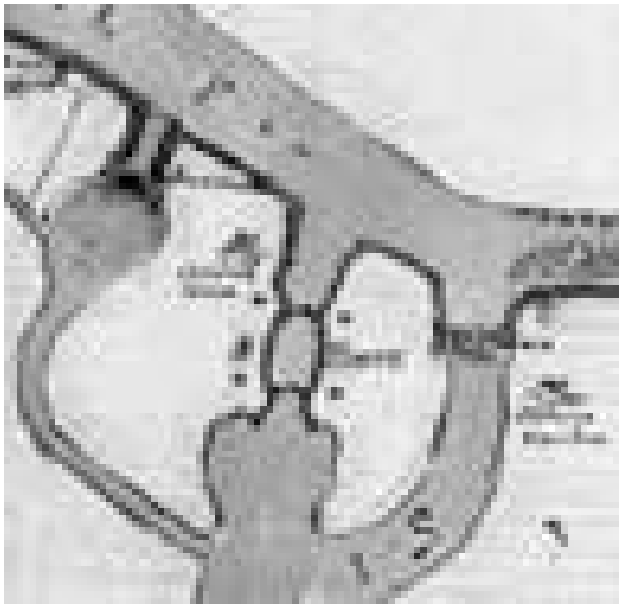


図 386　1734 年
ポルテグランディの閘門脇に立地するオステリア
A.S.Ve, *S.E.A., Relazioni,* b. 36, dis. 25.



図 387　1683 年　ドーロの閘門脇に立地するオステリア
A.S.Ve, *S.E.A.,* Disegni, *Brenta*, b. 71, dis. 6.

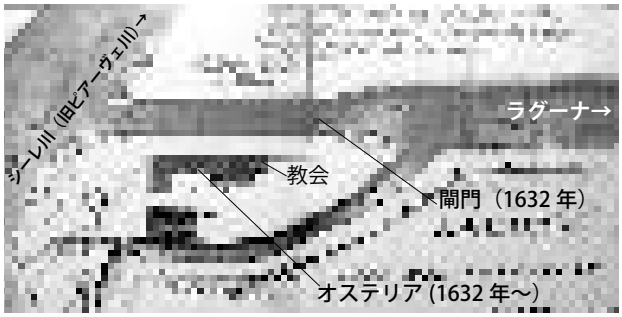


図 388　1790 年
カヴァッリーノ閘門の脇に立地するオステリア
A.S.Ve, *S.E.A., Relazioni*, b. 48, dis. 5.

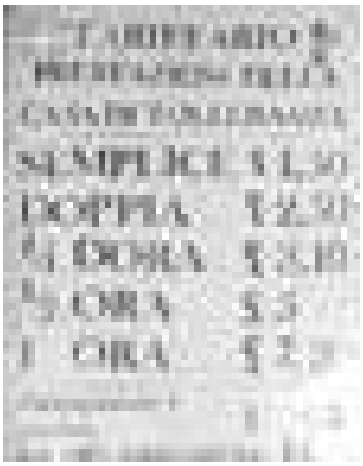


図 389　1927 年　オステリアの 2 階にある売春宿の料金表

４．ピアーヴェ川流域の産業とヴェネツィア

ここでは、ピアーヴェ川流域の木材産業以外の産業にも目を向け、どのようなものがヴェネツィアまで輸送されていたのかを挙げ、ヴェネツィアを支えてきた地域を概観する。

木材以外にも、あらゆる商品が筏に載せられヴェネツィアまで運ばれてきたが、そのなかでもピアーヴェ川筏師民俗博物館の情報をもとに代表的なものをピアーヴェ川の上流から順に挙げる（◆図 390）。

筏を組み立てるペラローロ・ディ・カドーレの下流に位置するマッキエット（Macchietto）は、木炭の生産地である。袋詰めした木炭をラバでピアーヴェ川に運び、ヴェネツィアまで輸送した。また、エルト（Erto）とカッソ（Casso）も同様に木炭の生産地で、ピアーヴェ川を通じて輸送された（◆図 391）。この辺りは森が広がっており、伐採後、建材などの使用が難しい木材が木炭に生成されていたという[85]（◆図 392）。ヴェネツィア本島のリアルト橋の南東には、炭を意味するカルボンという名称の岸辺（Riva del Carbon）が今もあり、ここで荷揚げされていたことがわかる。

そしてコディッサーゴとカステッラヴァッツォの石切り場からは、石が筏に積まれて運ばれた（◆図７）。カステッラヴァッツォの住宅は、すべて石造で建設され、ピアーヴェ川の上流域で見られる木造住宅とは全く違う造りで、地域の産業がつくり出す特徴ある風景が広がる（◆図 393）。

カステッラヴァッツォからピアーヴェ川を少し下ると、マエ川がピアーヴェ川に注ぐ。1608 年の地図には、カステッラヴァッツォ、ポンテ・ネッレ・アルピ、ベッルーノが描かれており、ピアーヴェ川には、その間に２本の橋が架かっている[86]（◆図 395）。マエ川の河口に位置する「ラ・ムーダ（La Muda）」は、この名前が「徴税」を意味することから、

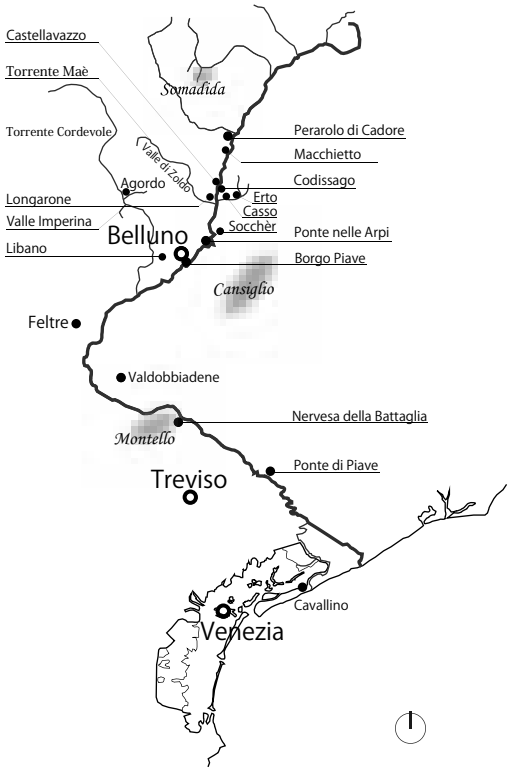


図 390　生産地に関する主な地名



図 391　木炭を積んで川を下る筏と、ボルゴ・ピアーヴェの筏港に係留する筏
G. Caniato et al. (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.312.

その任務を負っていたことが推測され、ゾルド渓谷から来る木材やほかの商品の税を徴収していたと思われる。この地図の作者であるパウリーニによると、ベッルーノの脇をながれるアルド川にもたくさんの鍛冶工房やそのほかの製造所があったという。この図を作成する 60 年前まで、アルド川は小さな小川だったが、森の破壊により水量が増量し、集落の土地と多くの家が破壊された[87]。

マエ川沿いのゾルド渓谷は、鉄の産地として知られ、鉄を加工する技術も発達した（◆図 394）。18 世紀の絵地図から、水車を活用した産業地域であったことがわかる[88]（◆図 396）。その多くは鍛冶工房であった。また、住宅と思われる家は河川よりも高い所に位置していることが読み取れ、当時の集落形成を考察できる貴重な史料である。この地域には現在も、鍛冶工房を保存しており、金属加工産業で栄えていた当時の姿を思い起こさせる（◆図 397）。このゾルド渓谷で採掘された鉄や村で生産された釘が、マエ川の河口に位置するロンガローネに運ばれ、そこから筏に積まれた（◆図 399）。ヴェネツィア本島内のリアルト橋の南東には、鉄の岸辺（Riva del Ferro）もあり、かつてここで荷揚げされていたことが想像できる。マエ川流域の産業については、フォルノ・ディ・ゾルドにある鉄と釘の博物館（Museo del ferro e del chiodo）で詳しく紹介されている[89]（◆図 398）。

そして五つの筏師組合の拠点の一つであるポンテ・ネッレ・アルピの北東に位置するソッケル（Socchèr）では、水車で使われる挽臼（mole）が生産された。また、ベッルーノの西に位置する内陸のリバノ（Libano）には、ローマ時代から続く砂岩の石切り場があり、切り出された石はボルゴ・ピアーヴェまで馬車で運ばれ、そこから筏に積まれた。これらは、筏師組合のある町と生産地とが近い事例である。ヴェネツィアまで輸送しやすかったことがこの地域の発展にもつながったと考えられる。

ベッルーノを通過し、さらにピアーヴェ川を下ると、支流の一つであるコルデヴォレ川に出会う。コルデヴォレ川流域にも鉱山があり、インペリナ渓谷からは鉛、鉄、銅が採掘された。また、染料用などに使われた様々な種類の硫酸塩の産地でもあった。たとえば、銅や硫酸塩は次のようなルートでも運ばれた。まず、銅や硫酸塩は樽に詰められ、ピアーヴェ川に運ばれ、筏に積まれた後、ネルヴェーザ・デッラ・バッタリアまでピアーヴェ川を下る。その後、筏から荷馬車に積み替えられ、トレヴィーゾへ運ばれ、トレヴィーゾで舟に積み替えられる。そしてシーレ川を下り、ラグーナまで運ばれ、ヴェネツィアへ届けられたという[90]。そのほか、動物、食料品、ワインの樽などあらゆる商品が筏に積まれ、また、ベッルーノより下流に行く客も乗り、ヴェネツィアまで輸送された。このように、ピアーヴェ川を主軸とした、経済活動を束ね文化の交流を生む地域のネットワークが形成されていたのである。

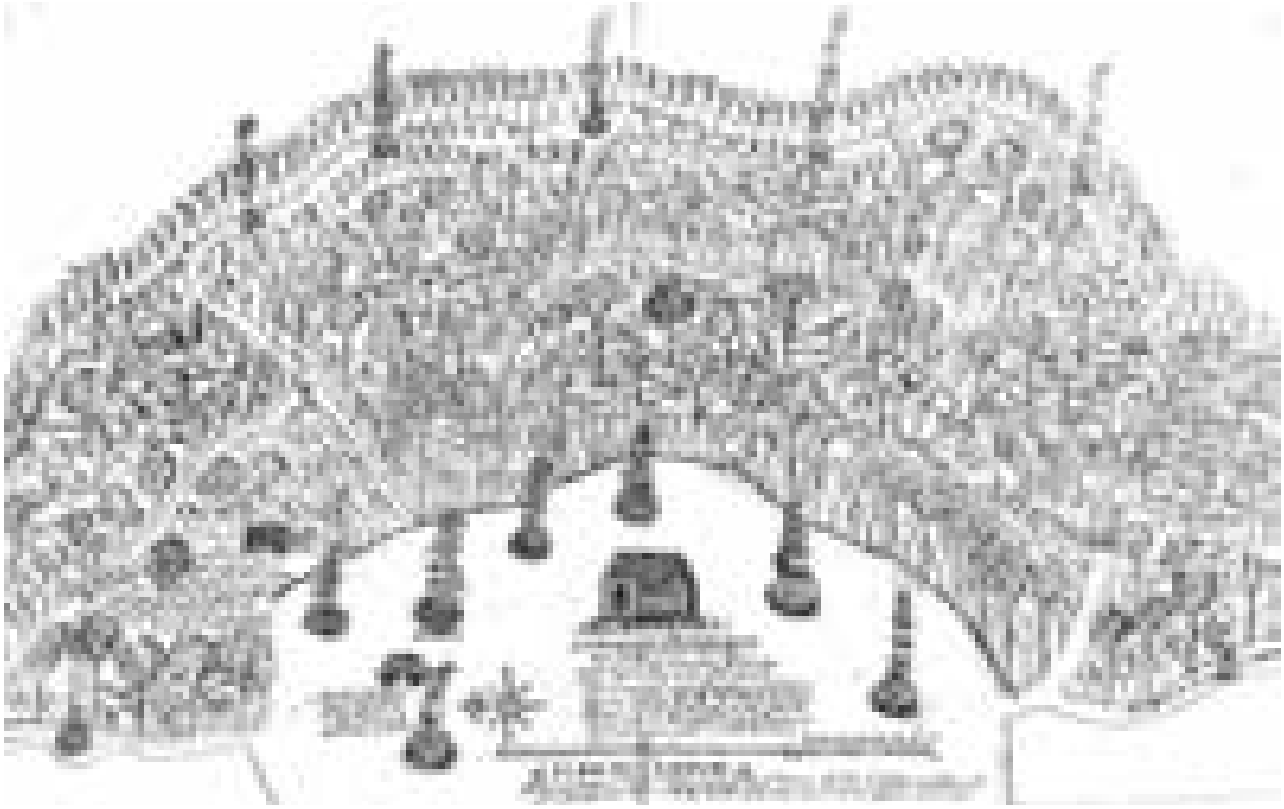


図 392　1643 年　カンシーリオの森のある区画の鳥瞰図　オール職長のゾルツィ・デ・クリストフォロ作成　A.S.Ve, *A.F.V.*, b.85, dis. n. 1.
切り株や小枝が荷車に積まれて輸送され、森の端に集められ、そこには木炭小屋が設立された。炭焼き場とその管理者のための新しい建物が描かれている。*Ibid.*, p.243.



図 393　カステッラヴァッツォの住宅
（撮影：M. Dario Paolucci）



図 394　靴のかかとのすり減りを防ぐための鉄製のびょう（brocca）と雪や氷の上を歩く際、滑らないように履物につける滑り止めの釘（rampone）
鉄と釘の博物館（Museo del ferro e del chiodo）.

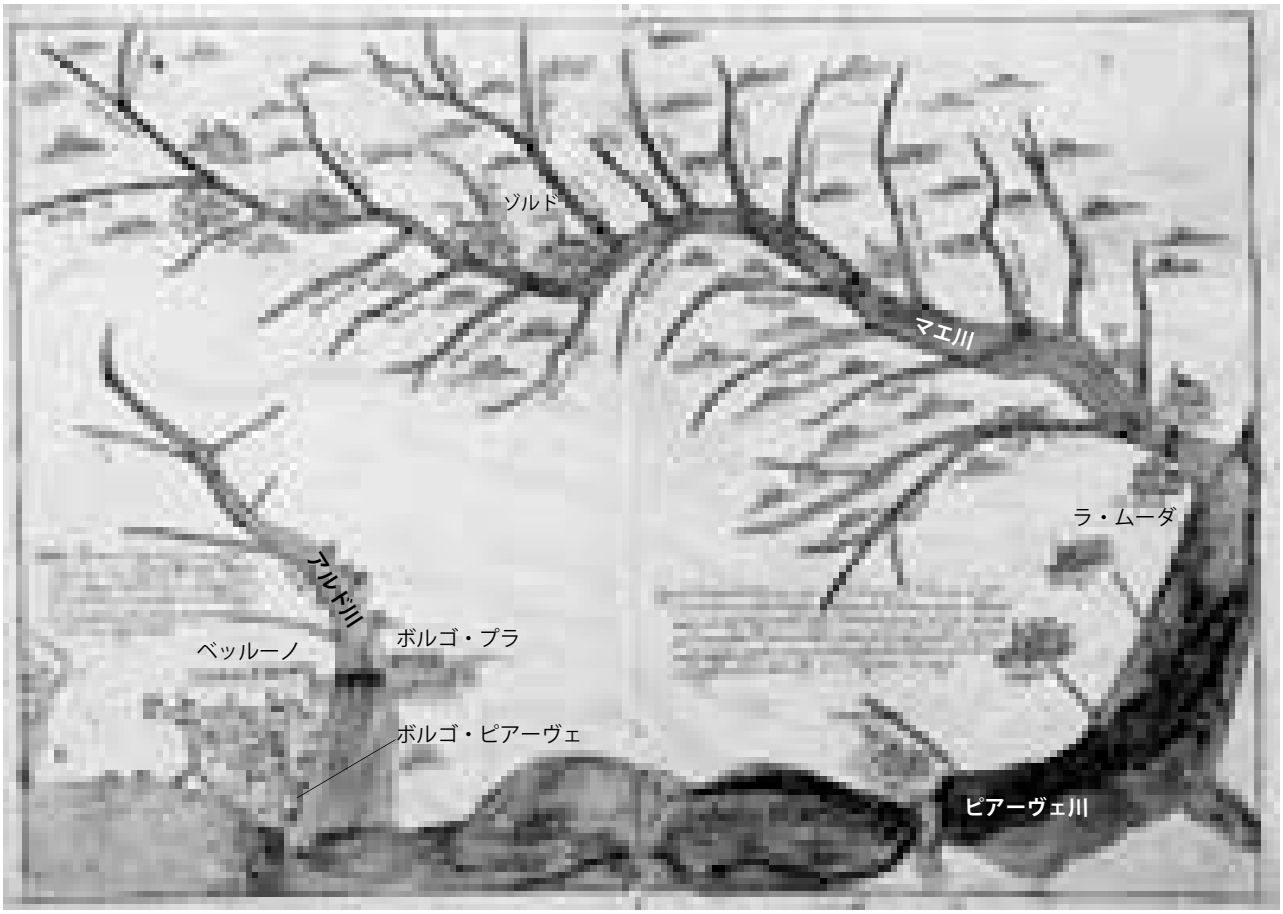


図 395　1608 年　ピアーヴェ川に注ぐゾルド渓谷を流れるマエ川流域
ベッルーノ出身のイセッポ・パウリーニ作成　　A.S.Ve, *M.M.N.*, b. 131.

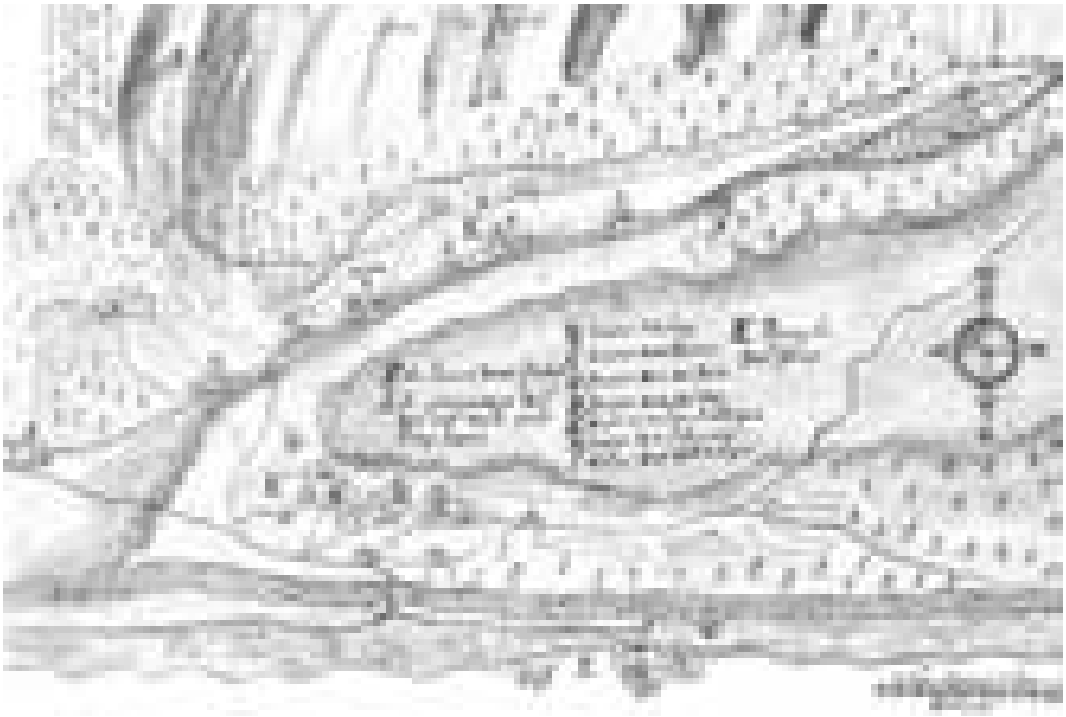


図 396　18 世紀末　フォルノ・ディ・ゾルドにおけるマエ川に注ぐプランペル川沿いの水車群
鉱物の採掘と金属加工の代表的な地域であるゾルド渓谷。図中の B, C, D, E, H は鍛冶工房、G は鍛冶工房と製粉所、J は製粉所である。牧畜のために割り当てられた土地であるレーゴラ（Regola）も記載されている。
G. Caniato et al. (a cura di), *// Piave*, op.cit., p.248.
A.S.Ve, *Bl, Processi,* b. 46, dis. 1, 14 maggio 1800.



図 397　マエ川流域のプラロンゴに立地する鍛冶工房跡



図 398　（中央）鉄と釘の博物館



図 399　1556 年　鉱物の採掘
G. Caniato et al. (a cura di), *// Piave*, op.cit., p.249.

フェルトレ
（Feltre）



図 400　ルネサンス時代につくられた市壁



図 401　プステルラ門（Porta Pusterla）から延びる階段

フェルトレは、1404 年からベッルーノとともにヴェネツィア共和国の支配下に置かれ、その影響のもとに経済と文化の発展を見た。現在はヴェネト州ベッルーノ県に属す、美しい都市の一つである。市壁に囲まれた城塞都市としてよく知られ、国内外からの観光客も多い（◆図 400、401）。市街地は標高 356 ～ 277m の高台と標高 267m 前後の麓に広がっており、高台の方を「チッタ・アルタ」、麓の方を「チッタ・バッサ」と呼ばれる。チッタ・アルタの周囲には市壁が建設され、バッサと完全に隔てられている（◆図 402）。

先にチッタ・アルタについて簡単に触れる。チッタ・アルタは、中世的な要素であるポルティコを施した建築や、14 世紀前後に流行したゴシック様式の建築が少ない。これは 16 世紀初めのカンブレー同盟軍の攻撃によりほとんどの建築が破壊されたことに由来すると考えられる。現在見られる街並みはその後に再建されたもののようで、16 世紀以降の様式のものが目立つ（◆図 403）。16 世紀のヴェネツィアでよく見られる形式の半円アーチ窓や平面の三列構成を採用している。また共和国の象徴である獅子の彫刻も数個所に飾られており、ヴェネツィアの影響の強さが感じられる（◆図 404）。

そのほかヴェネツィア共和国の影響を感じさせるものとして、劇場も挙げられる（◆図 405）。この劇場はもともと大評議会の議会室だった。同盟軍による敗北後すぐに再建され、その後、カーニバル時期に喜劇を上演するような娯楽空間としても利用されるようになった。そしてヴェネツィアの宗教建築や別荘の建築家として有名なパラーディオによって劇場に生まれ変わった[91]。この劇場は、1729 年にゴルドーニが招かれていることからも、人気ある劇場の一つだったことが想像される。これ

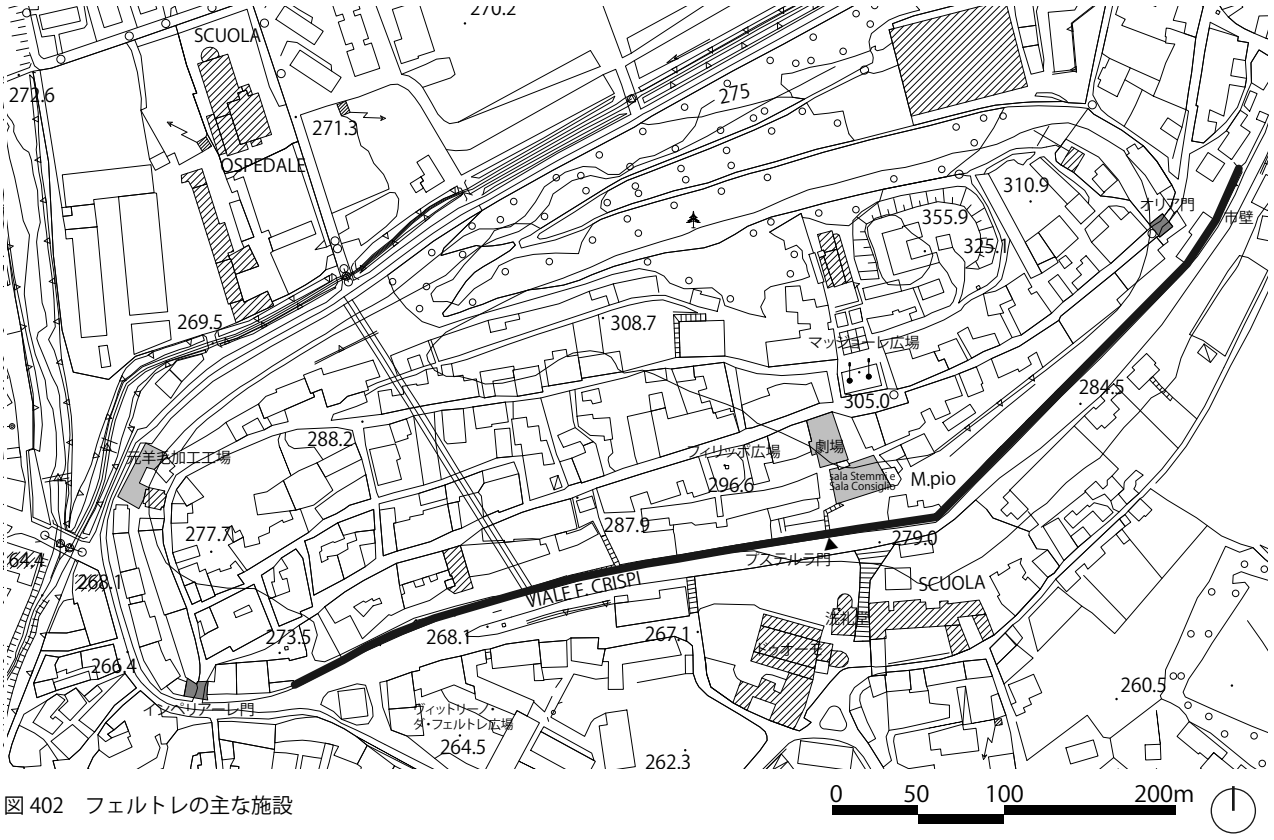


図 402　フェルトレの主な施設

らは、ヴェネツィア共和国支配下でフェルトレがヴェネツィアと密に交流していたことを物語る例である。

さて、フェルトレで注目したいのは、チッタ・アルタとチッタ・バッサの両方から古代ローマの痕跡が確認され、建物の壁や床の遺跡が見つかっていることである。チッタ・アルタの遺跡はマッジョーレ広場からフィリッポ広場に集中して分布している。一方チッタ・バッサの遺跡はドゥオーモ広場から現在駐車場になっているヴィットリーノ・ダ・フェルトレ広場に集中して分布している。しかしながら、古代ローマ時代の都市の姿を復元するまでには至っておらず、今後の発掘調査に期待がかかる。

チッタ･バッサに位置するドゥオーモは、ゴシック様式の後陣をもち、明るく照らされた聖堂の奥へ自然と導かれる（◆図 406）。この聖堂は 15 世紀に再建されたものであるが、左側廊奥には 13 世紀の司教座があり、起源はそれ以前にさかのぼる。また聖堂の裏側には 15 世紀後半に建設されたサン・ロレンツォ教会があり、現在は洗礼堂となっている。11 世紀の洗礼堂は聖堂の前方に位置していたという [92]。

このドゥオーモの敷地内には地下から興味深い古代ローマの大きな遺跡が出土しており、1989 年から現在もなお発掘調査が進められている [93]（◆図 407）。この辺りはもともと碁盤目状に道路が通っていたことがわかっており､通りに沿ってドムス（個人の邸宅）や商業兼住宅（casabottega）も立地していたという。また公衆浴場ではなく、一般的な部屋で使用していた床暖房の設備も発掘されている。床のモザイクの使用も見つかっており、白色の石材はイタリア産、黒色の石材はギリシア産という。さらに離れた場所に円形劇場も見つかっており、ある程度の重要性をもつ都市であったことが想像される。

さらにこの地下の発掘で、木材、羊毛、製鉄関係の同信組合（cofraternita）の存在が確認された。そしてフェルトレで加工した羊毛がパドヴァやヴェネツィアまで届けられていたという [94]。早い時期からフェルトレとヴェネツィアの交流が育くまれていたことを感じさせる。

M. ピッテーリの研究によると、フェルトレでは羊毛、木材、鉄、絹、革を原料とした製造業が盛んだったという。とりわけ 14 ～ 16 世紀は毛織物の生産活動が活発だった [95]。17 世紀の絵画には、市壁の外側で水車を用いた工房が 5 棟並んでおり、チッタ・バッサが産業地域であったことを示している（◆図 408）。

またフェルトレは、ピアーヴェ川とブレンタ川の間に位置することから、両方から商品の行き交う商業の中継地点として栄えたと想像できる。チズモン川の流れるプリミエーロ渓谷は、12 世紀にはフェルトレの教区に属しており、1786 年まで宗教的支配が続いた。1635 年の地図からもフェルトレの領土がピアーヴェ川とチズモン川を含んでいることがわかる。ピアーヴェ川とブレンタ川の筏師組合の拠点があったと言われている。このように､ヴェネツィア共和国にとって､フェルトレは両河川をつなぐ重要な都市であったことが確認できるのである。



図 403　通りを飾る半円アーチ窓とフレスコ画



図 404　広場の中央と劇場の外壁に施された獅子の彫刻



図 405　劇場（撮影：M. Dario Paolucci）



図 406　ドゥオーモの正面

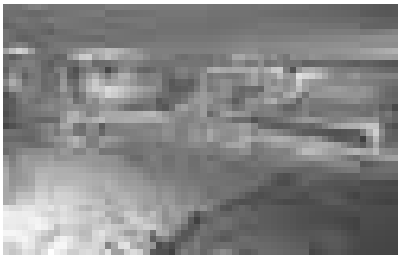


図 407　地下に眠っていた古代ローマの遺跡
現地の案内ポスター .

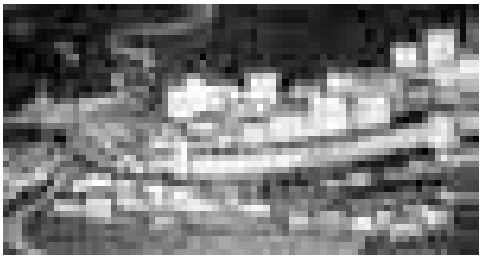


図 408　17 世紀　フェルトレの市壁の外に立地する水車を配した製造所群
G. Caniato et al. (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.303.

第４節　ブレンタ川流域―筏流し・産業・舟運

１．ブレンタ川流域の地理的、歴史的特徴

ブレンタ川はトレント自治県の標高 450 mに位置するカルドナッツォ湖（Lago di Caldnazzo）からヴェネト州のアドリア海に注ぐ全長 174km の河川である。1500m 級を超える山々の間を縫い、グラッパ山を過ぎると、ヴェネト州の広大な平野に出る（◆図 409、410）。田園の広がる平野部では、蛇行し、たびたび氾濫していた暴れ川の面影を残す。そして、キオッジア方面に流れ、アドリア海に注ぐ。

ブレンタ川の上流にはヴェネト州の州境があり、それはヴェネツィア共和国の国境にあたる。この州境には、ヴィチェンツァ県チズモン・デル・グラッパ（Cismon del Grappa）市に属す、プリモラーノ（Primolano）が位置する。この集落は、ブレンタ川の谷間で、フェルトレとトレントを結ぶ街道沿いに位置し、古くから重要な場所であった。ヴェネツィア共和国の国境であったことから、検疫施設、税関、無数の宿泊施設なども置かれ、当時、共和国の重要な役割を担っていたことがうかがえる。この集落には、獅子の彫刻が施された噴水もあり、ヴェネツィア共和国に属していたことがわかる。こうした獅子の彫刻はプリモラーノよりも下流域の都市や集落でも見ることができ、当時ヴェネツィア共和国の支配下にあったことを今に伝えている。プリモラーノについては、後に詳しく触れる。

ブレンタ川の役割としては、シーレ川やピアーヴェ川同様に、河川を通じた物や人の輸送や川の水そのものを利用した産業が挙げられる。物資輸送については、島で形成され、資源が乏しく周辺地域に頼らざるを得ないヴェネツィアにとって、シーレ川やピアーヴェ川だけでは足りず、ブレンタ川流域にも頼る必要性があった。ブレンタ川を通じて、木材をはじめとし、石材、鉄･銅･亜鉛などの金属類、石炭、木炭、レンガ、川から採れる砂利などの資材が運ばれた。また、小麦、



図 409　1589 年　ブレンタ川の水源から河口　　A. Zanini, L. Tiveron, *Marca trevigiana, op.cit.*

チーズなどの食料品やタバコのような嗜好品も届けられた。さらには、水で囲まれているヴェネツィアであったが、飲料水には常に不自由していたことから、水も輸送された。このように、ありとあらゆる物資が本土から届き、ヴェネツィアは本土の豊富な資源に支えられ、発展をしてきたのである。

そこでブレンタ川流域では、ヴェネツィアにとって最も重要な木材産業にまず注目し、筏流しについて述べる。ヴェネツィア共和国にとって最重要施設である国営造船所（アルセナーレ）の繁栄も、本土からの木材輸送なしには語れない。

続いて、ブレンタ川流域で興された産業について取り上げる。ヴェネツィア共和国や貴族によって、ブレンタ川の豊富な水流を利用して、製粉業、製紙業、製陶業などの産業も興された。それらの産業施設では、水車により動力を得ていた。古くは、ヴェネツィアのラグーナ内でも、潮の干満差を利用して水車を回していたことが知られるが、河川から得られる動力とは比べものにはならなかった。シーレ川流域については、とりわけ製粉業に注目したが、ブレンタ川流域では、製陶業に着目し、ノーヴェ（Nove）の街を取り上げる。さらに、ここではブレンタ川の玉石を利用した石灰工場も特徴的な事例として挙げる。

そして、ブレンタ川を論ずる上で外せないのが舟運の役割である（◆図 411）。かつてのブレンタ川は、本土とラグーナの境に位置するフジーナ（Fusina）に河口があり、ラグーナに注いでいたが、土砂の堆積によりラグーナ内の水循環に悪影響を及ぼすとして、本流を付け替えてきた。しかし、その一方で、パドヴァやブレンタ川沿いの都市を結ぶ重要な航路であったため、フジーナを拠点とするかつての航路は維持されてきた。その維持された航路であるフジーナからストラの区間は、16 ～ 18 世紀にかけて、貴族の別荘（ヴィッラ）が建てられるようになった。どの別荘も立派な正面をブレンタ川に向けており、川沿いには華やかな光景が広がっている（◆図 412）。現在でもその様子を見ることができ、いくつかの別荘は一般に公開されている。その別荘を巡るツアーも人気が高い。ここでは、そうした誰もが知っているような貴族の別荘についてではなく、河川を付け替える要となった都市のドーロ（Dolo）を掘り下げて考察する。河川の付け替えによって、小さな集落がヴェネツィアにとって重要な都市になっていく変化を描く。

以上のように、ブレンタ川は実に多様な役割を担ってきた。ブレンタ川流域は、ヴェネツィアと密に結び付きながら共に発展し、歩んできたのである。こうした水の側からテリトーリオを捉え直すことで、かつての政治的領域の視点とは違う、新たな側面を見出す[1]。



図 410　1798-1805 年ブレンタ川　　Anton von Zach.



図 412　馬で舟を牽引するブレンタ川上り
河川航行博物館（Museo della Navigazione fluviale）.



図 412　ブレンタ川沿いのヴィッラ

都市・集落の空間構造

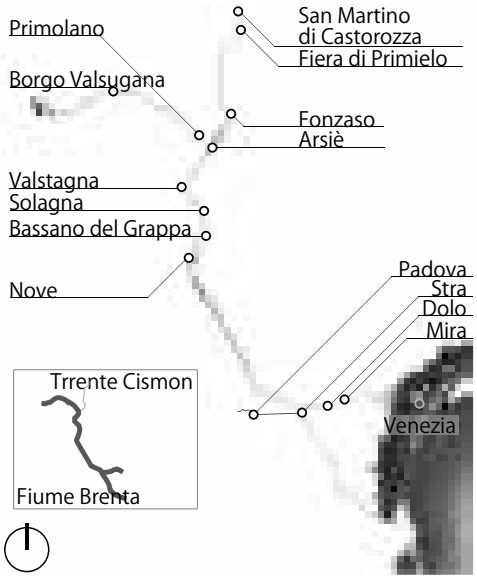


図 413　主な都市および集落　（作成：真島）

カルドナッツォ湖を水源としたブレンタ川は、プレアルピ（Prealpi）を南下し、ヴェネト州の広大な平野を緩やかに流れた後、ヴェネツィアに到達する全長約 174km の河川である。また、ブレンタ川上流のチズモン・デル・グラッパにサン・マルティーノ・ディ・カストロッツァから注ぐチズモン川（Torrente Cismon）も重要な河川である。これら二つの川はシーレ川と同じように、ヴェネツィア共和国を支えるために、様々な役割を担っていた川であり、その役割はシーレ川やピアーヴェ川以上に多様である。

ここでは、ブレンタ川流域の都市および集落の空間構造を明らかにする（◆図 413）。地形、道路の通り方をもとに考察を行うと、図 414 のように分類できる。

これらの特徴について、上流から見てみると、プレアルピ（アルプスの手前）と呼ばれるチズモン･デル･グラッパ以北（上流域）では、山々が迫立ち、崖地が多い。川によって崖が V 字状に削られ、川のそばには僅かながら平坦な場所があり、この僅かな場所に都市は形成されている。そのため、都市形態は川や等高線に沿った、細い線状となる。また、ボルゴ・ヴァルスガーナのような最上流は、川と都市が近いが（◆図 415）、プリモラーノでは、比較的川から離れた場所に集落が形成されている。

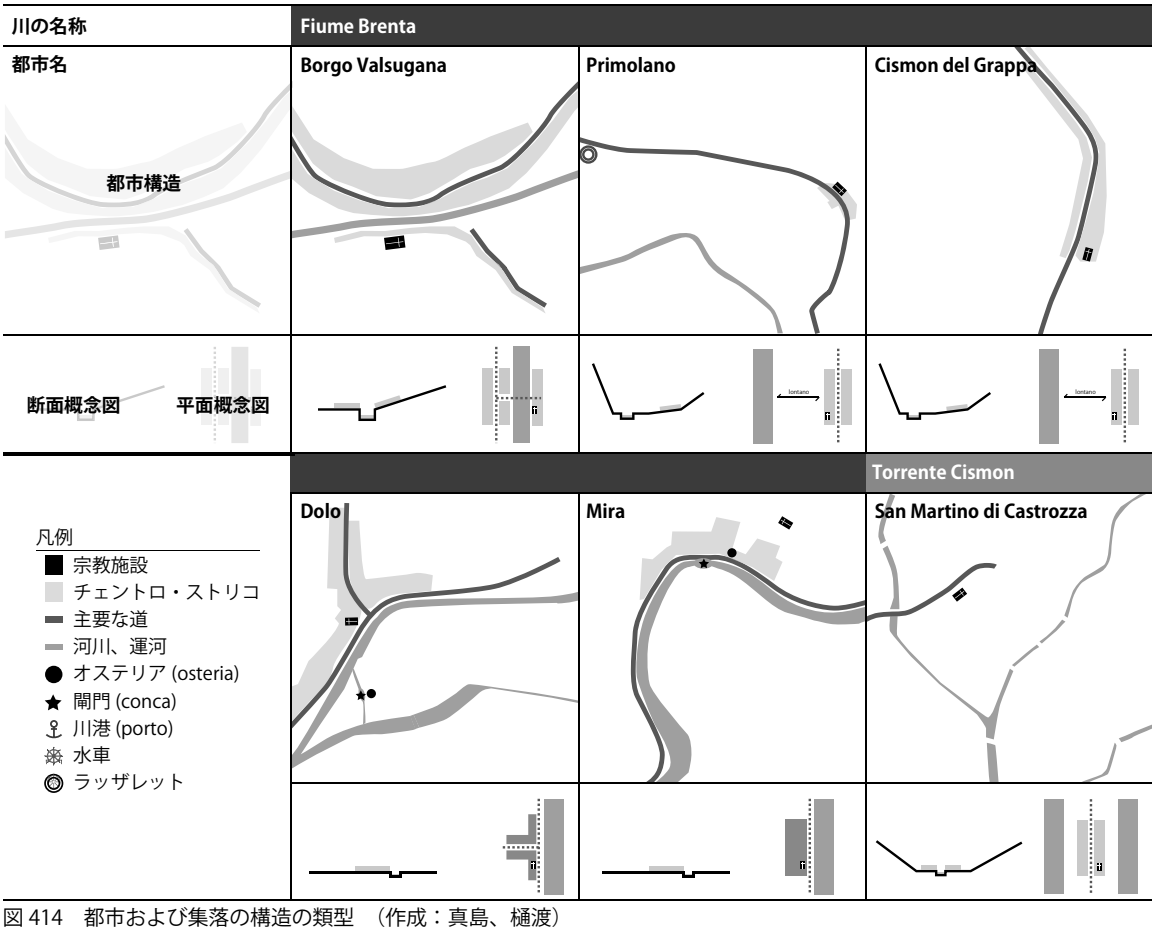


図 414　都市および集落の構造の類型　（作成：真島、樋渡）

続いて、中流域にあたるチズモン・デル・グラッパからバッサーノ・デル・グラッパに注目する（◆図 416）。この中流域の地形は上流域とさほど変わらないため、ここでも線的な都市が形成されている。しかし、上流域よりも川と街の距離は徐々に近づいてきている。また、特筆すべき特徴は、「川港」をもつことである。ヴァルスターニャ、ソラーニャ、バッサーノ・デル・グラッパには川港がある。ヴァルスターニャは、上流域で製材された木材が到着し、筏に組む川港であった。もう一つの特徴は、川を正面にして立地する教会である。川に沿った街道から階段を上るアプローチの形式が見受けられる。

そして、バッサーノ・デル・グラッパを過ぎると、一面耕作地の広がる平野をゆっくりと蛇行するように川が流れる。ここではブレンタ川から取水し、用水路を引くことで、あらゆる産業を興していた。現在はその跡地に工場が立地し、一大産業拠点となっている。

さらに下ると川沿いに別荘が立地するストラ、ドーロ、ミーラがある。この区間はヴェネツィア－パドヴァ間の重要な舟運ルートであった。そのため閘門があり、通航までの待ち時間に交渉や飲食のできるオステリアが確認できる。当然、川との関係も近く、住民も水辺空間に親しみをもっているようである。

最後にブレンタ川の上流に注ぐチズモン川についても触れると、チズモン川の上流域では都市と川が近く、ブレンタ川に注ぐ下流域では、川から離れて都市が立地するように、都市空間は等高線に沿って形成されていることがわかる（◆図 417）。

以上のように、ブレンタ川流域は似たような構造をもつ都市は地形の影響をうけていることが読み取れる。そうしたその地の利を生かした産業が興り、ヴェネツィア共和国の影響と共に都市および集落も発展していったと考えられる。

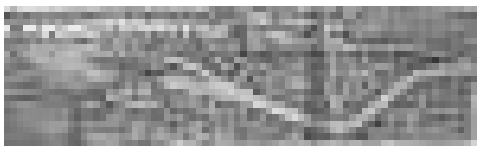


図 415　ボルゴ・ヴァルスガーナの街並み
インスブルック（オーストリア）、Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum, FB 785 b.
G. Caniato, A. Bondesan, D. Gasparini, F. Vallerani, Michele Zanetti (a cura di), *Il Brenta*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2003, pp.284-285.

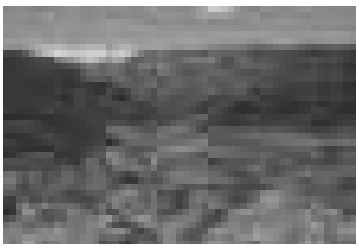


図 416　バッサーノ・デル・グラッパから北側の風景　*Ibid*.

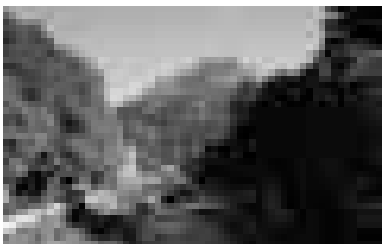
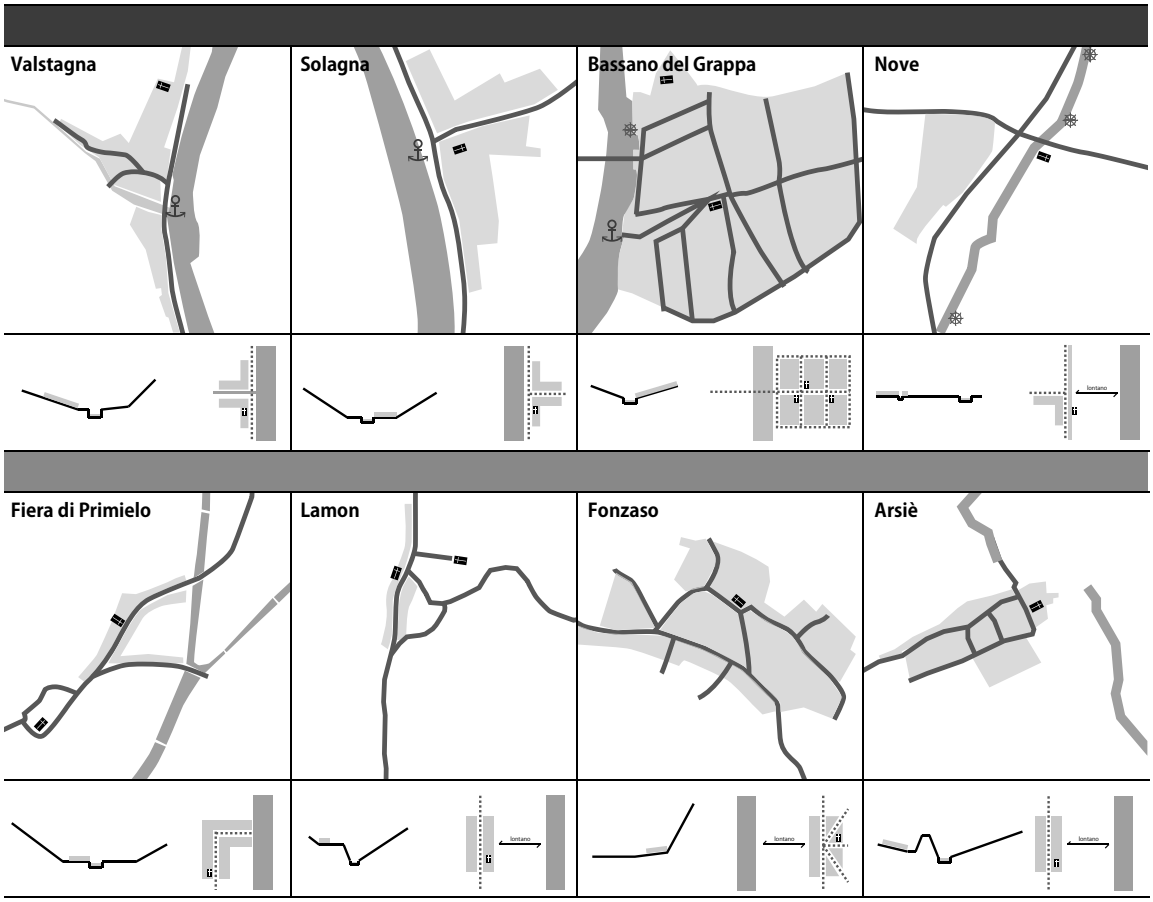


図 417　フィエラ・ディ・プリミエーロを流れるチズモン川



ヴェネツィア共和国の国境に位置する集落

プリモラーノ（Primolano）



図 418　プリモラーノの位置　（作成：真島）

プリモラーノは、現在ヴェネト州の州境に位置し、ヴィチェンツァ県チズモン・デル・グラッパ市に属す、人口約 250 人の小集落である（◆図 418 ～ 420）。集落の名前の語源は、製粉所の牧草地を意味する「プラトゥム・モラヌム（Pratum molanum、prato del molino）」から来ているとされている。ブレンタ川の谷合で、フェルトレとトレントを結ぶ街道沿いに位置することから、古くから重要な場所であった。すでに 1260 年には城塞（Castello della Scala）が築かれ、軍事的な役割を担ってきた。この城塞は、19 ～ 20 世紀にかけて、フェルトレ方面とブレンタ川の上流に位置するヴァルスガーナ方面を制御するため、頑丈な要塞（Tagliata della Scala）として再建されたが、第一次世界大戦の 1917 年、オーストリア軍によって爆破された[2]。

今日のプリモラーノには、アジアーゴ高原（Altipiano di Asiago）とグラッパ山（Monte Grappa）のハイキングや、ブレンタ川沿いを、アルシエ湖（Lago di Arsiè）やペルジネ（Pergine）に向かうサイクリングを楽しむ観光客が訪れる。また、背後に迫り立つ絶壁の岩場を利用したロック・クライミングの場所としても知られている。

ここでは、プリモラーノのヴェネツィア共和国下での集落の役割について見ていく。

1404 年、ヴェネツィア共和国の支配下に入る。中心のレオーネ広場には、ヴェネツィア共和国を象徴する獅子を施した噴水を確認することができる（◆図 421）。これは 1534 年に設置されたものである[3]。ヴェネツィア共和国の国境に位置するプリモラーノには、共和国にとって重

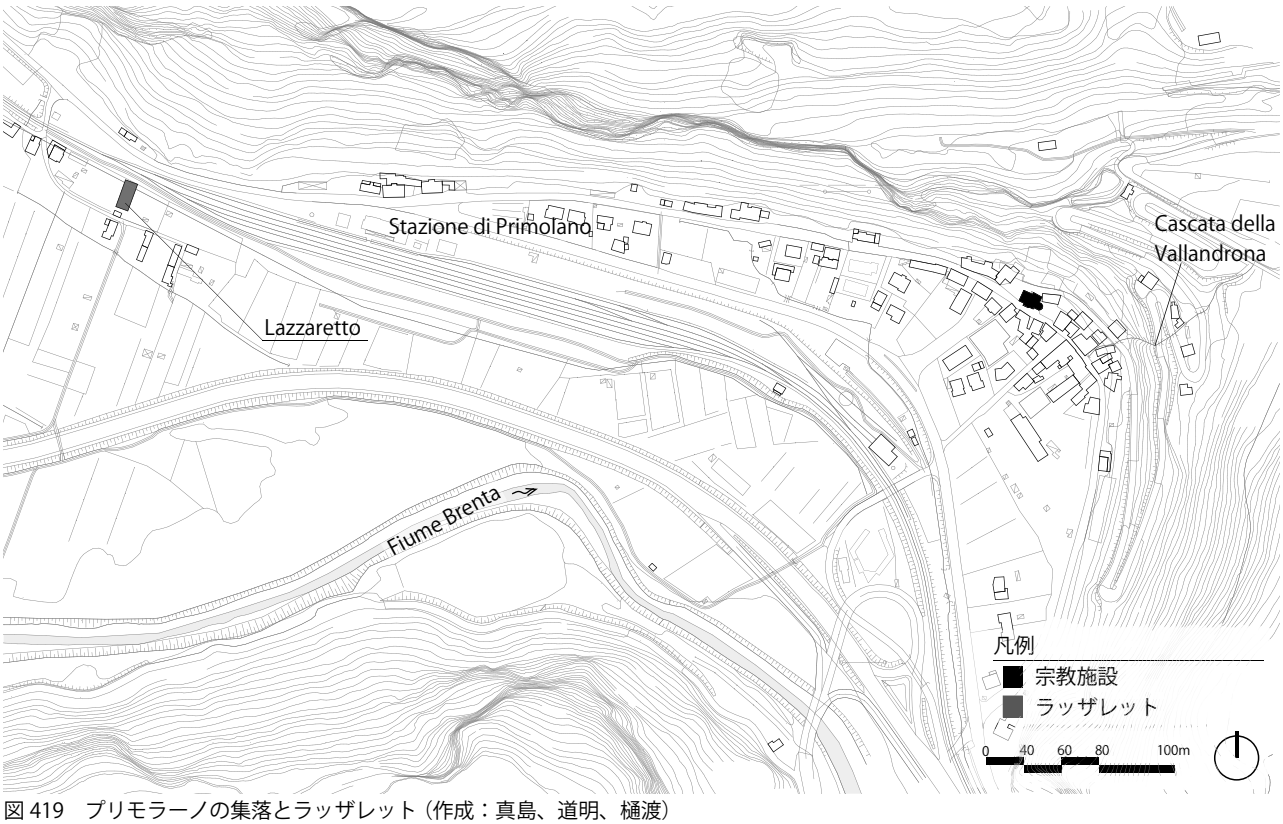


図 419　プリモラーノの集落とラッザレット（作成：真島、道明、樋渡）

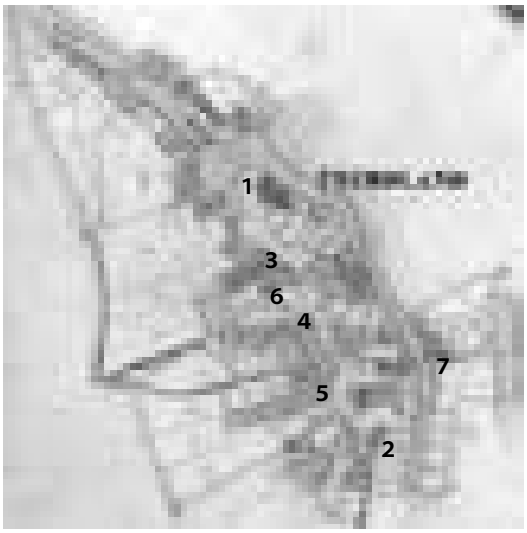
要な機能が置かれる。その一つが伝染病を国内に持ち込まないようにするための検疫施設「ラッザレット（Lazzaretto）」である。ラッザレットは、集落の中心部から離れ、ブレンタ川の上流側に立地する。1625 年の鳥瞰図を見ると、街道に門が設けられ、施設は実際よりも大きく強調して描かれていることが読み取れ、ラッザレットの重要性がうかがえる[4]（◆図 422）。第二次世界大戦時には、ドイツ軍に占領された。また、共和国にとってもう一つ重要な機能である税関（dogana）は、集落の中心部に配置された。現在も税関のあった建物には、特徴的な顔の彫刻が施されており、位置を確認することができる（◆図 423）。

ほかにも、重要な施設として宿泊施設がある。この小さな集落に 80 施設もあったと伝えられている[5]。これほど沢山の宿泊施設の存在は、巡礼者など多くの人々がこの地を往来していたことを物語る。宿泊施設の一つは教会に隣接していた。この教会の起源は、1000 年頃と古く、その頃にはすでに隣接する宿泊施設もあったという[6]。鐘楼は 1442 年に建設された、ロマネスク後期の様式である。守護聖人はサン・バルトロメオ（San Bartolomeo）で、教会の管轄区は 1818 年、フェルトレからパドヴァに移る。

集落の南端には、修道院があったと言われており、おそらく宿泊施設としても機能していたと考えられる。そして、現在、噴水のある広場に面してオステリアがある。オステリアは 1 階をオステリア、 2 階を宿屋としていた時代があることから、かつてはここも宿泊施設として機能していたのではないかと推察される。

さらに郵便の中継地（stazione di posta）もあり、様々な人が往来する交通の中心であった。

このように、ヴェネツィア共和国の国境に位置するプリモラーノは、外国からの玄関口として重要な役割を担う小集落というよりも、むしろ「都市」であった。ヴェネツィア共和国崩壊から 200 年以上経った現在もなお、“ 異文化の出会いの場 ” というかつての機能を色濃く残す情緒ある集落である。



1…教会
2…元修道院
3…元税関（ex dogana）
4…オステリア
5…元宿泊施設
6…噴水
7…ヴァッランドロナ滝

図 420　1812 ～ 1833 年の不動産台帳の地図

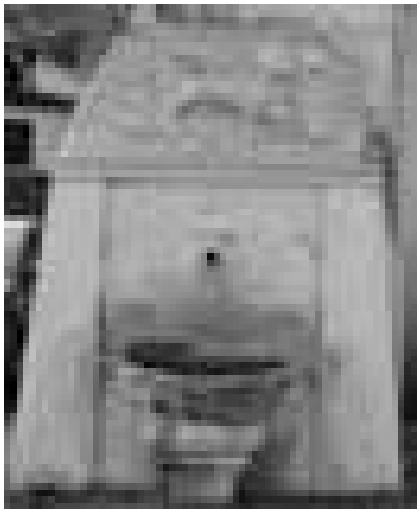


図 421　1534 年　獅子の彫刻が施された噴水



図 422　1625 年の鳥瞰図　プリモラーノの集落（左）とラッザレット（中央）G. Caniato et al., (a cura di), *Il Brenta*, op.cit., p.187.



図 423　元税関　顔の彫刻が施された開口部跡

２．筏流しを支えた村と町―プリミエーロ渓谷からヴェネツィアまでの木材輸送

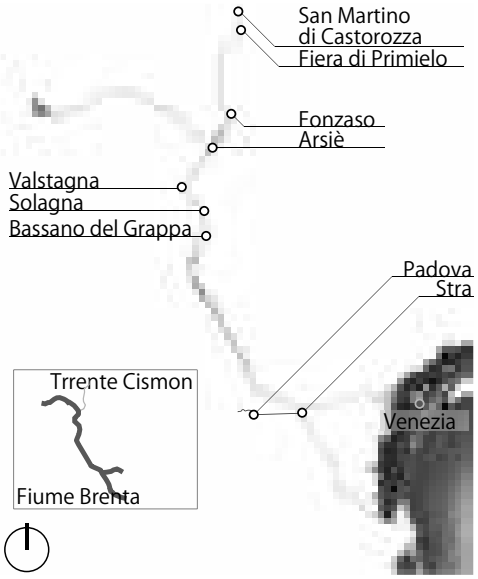


図 424　ブレンタ川とチズモン川　（作成：真島）

ブレンタ川はヴェネツィアを支える重要な役目を果たしてきた。その一つが物資輸送である。資源の乏しいヴェネツィアに様々な物を運んできた。そのなかでも木材は、ヴェネツィア共和国の繁栄になくてはならないものであった。まず、ヴェネツィアの地中には不安定な土地に都市を築くための基礎用の資材として無数の木杭が打ちつけられており、まさに森と呼ばれるほどである。同時に、住宅や施設を建設する建材としても木材は欠かせない。さらに、ヴェネツィア共和国にとって最も重要な国営造船所での造船に、木材はなくてはならなかったのである。このように、ヴェネツィア共和国に木材を常に供給する必要があった。ピアーヴェ川の上流では、ヴェネツィア共和国により森が管理された。しかし、ヴェネツィア共和国内での消費に加え、国外に輸出していたことから、国内生産の木材だけでは足りず、輸入する必要があった。その輸入先の一つがブレンタ川に注ぐチズモン川沿いの地域である（◆図 424）。

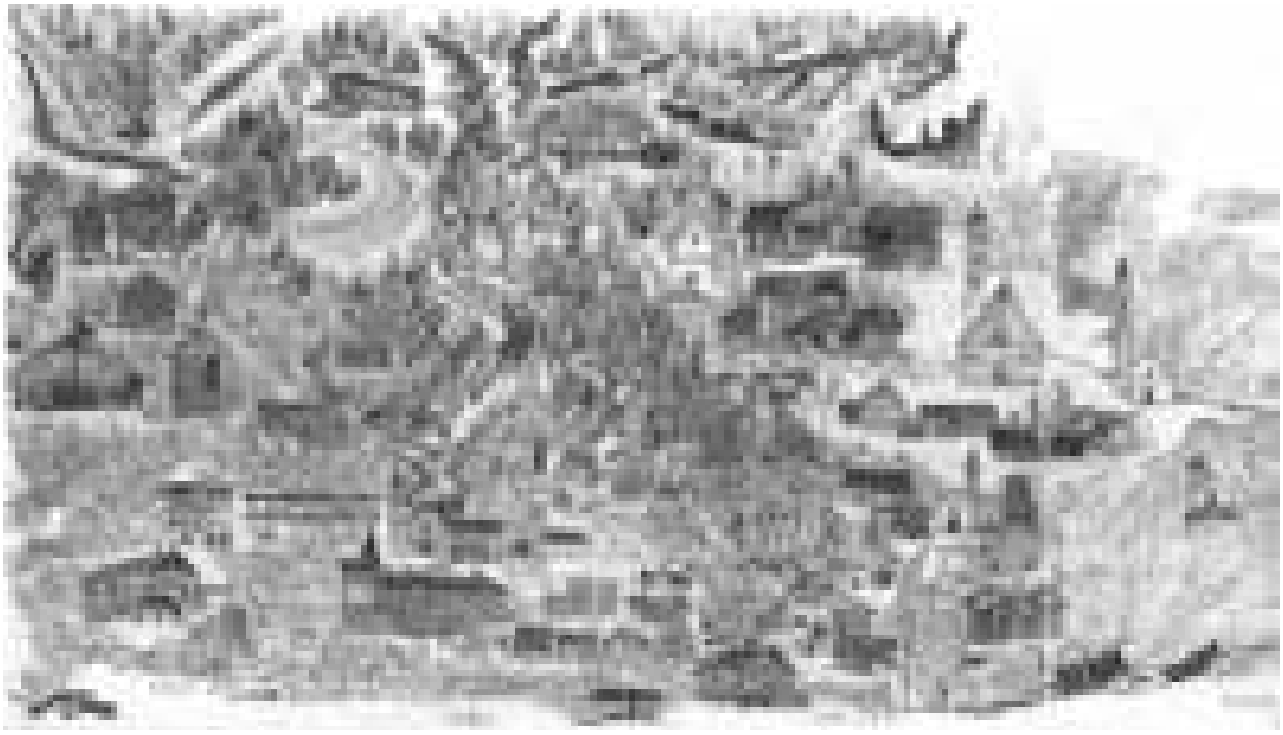


図 425　木材輸送　木材の伐採地域
R. Asche, et al., *Un fiume di legno*, *op.cit.*

チズモン川は現在のトレンティーノ＝アルト・アディジェ自治州、にあたり、ヴェネト州に隣接する。かつてこの辺りでは、ヴェネツィア共和国との激しい領土争いが続いた。このチズモン川はドロミテ山脈の西側を流れ、プリミエーロ渓谷（Valle di Primiero）を形成する。プリミエーロ渓谷には 2000m を超える山々が両側にそそり立ち、迫力ある風景が広がる。現在は夏の避暑地、冬のスキー場として人気の高い場所である。

プリミエーロ渓谷は、すでに 12 世紀にはフェルトレの教区に属しており、宗教的支配は 1786 年まで続いた。一方、政治的にはチロルの領土の後、1401 年、ハプスブルグのレオポルド三世（Leopoldo III）からウェルスペルグ 家（Giorgio di Welsperg）の支配下に置かれた。15 世紀、この有力家により、木材商業がプリミエーロ渓谷の経済基盤となる[7]。

ここでは、チズモン川からブレンタ川を通ってヴェネツィアまで輸送するルートに注目する。この木材の輸送ルートは、1994 年に開催された『木材の河川（un fiume di legno）』という展覧会をもとにしてまとめられたカタログ[8]や、その後再編集を行った、2010 年出版の『木材の河川ートレント地方からヴェネツィアまでの筏流し』[9]にまとめられている。木材輸送ルートとして、ブレンタ川に注目した比較的新しい歴史的分野である。また、◆図 425、426 はその展覧会で、展示された絵画である。文書館の史料や現地調査をもとに製作された。ここでは、これらの研究と我々の現地調査をもとに見ていく。



図 426　木材輸送　筏で運ぶ地域～ヴェネツィア
Ibid.



図 427　地すべりによる木材の輸送（オトシ）
Bianca Simonato Zasio, *Taglie Bore Doppie Trequarti : Il commercio del legname dalla valle di Primiero a Fonzaso tra Seicento e Settecento*, Rasai di Seren del Grappa : Tipolitografia Editoria DBS, 2000.



図 428　伐採した木材の輸送（左：堰、右：修羅）
R. Asche, et al., *Un fiume di legno*, *op.cit.*

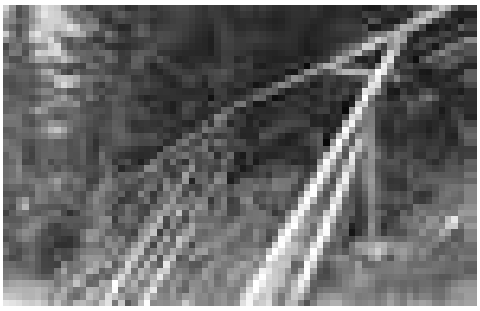


図 429　木材を傷まないように運ぶための仕組み
B. S. Zasio, *op.cit.*



図 430　メナダスによる丸太運び
R. Asche, et al., *Un fiume di legno*, *op.cit.*

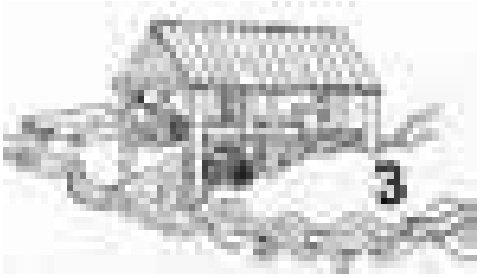


図 431　丸太の一部を加工する製材所　*Ibid.*

ここからは筏流しの輸送ルートを概観する。森には二つのタイプがあり、一つは「白い森」と呼ばれる広葉樹の森で、もう一つは「黒い森」と呼ばれる針葉樹の森である[10]。ここでは、きこり（boscaiolo）が活躍し、森で木を伐採し、山の麓まで木を運ぶといった工程は、夏場に行われる。そして秋から冬にかけて、伐採された木材を、山の麓まで馬でソリを引っ張って運んだ。チズモン川沿いのプリミエーロ渓谷やチズモン川に注ぐヴァノイ川（Torrente Vanoi）の流れるヴァノイ渓谷（Valle di Vanoi）では、急斜面を利用して伐採した木材をそのまま転がす方法もとられた（◆図 427）。なかには、木を痛めないように運ぶ木材専用の道が作られた（◆図 428）。たとえば、木造の橋（◆図 429）や石畳の道である。石畳の道はブレンタ川沿いのヴァルスターニャ（Valstagna）で見ることができ、現在は散策コースにもなっている。

このチズモン川やヴァノイ川沿いの地域では、急流の利点を活かして、水車を動力とした産業が盛んであった。たとえば、製粉所、鋳造所（fucine）、レンガ工場などが挙げられる。また、木材輸送と並行して、製材所もあり、この部分に関しては後に詳しく触れる。

伐採した木材は、麓まで運んだ後、丸太のまま川に流した。水が豊富でない川では、川に木造のストゥアをつくり、そのストゥアの手前に丸太を溜めておいて、ある程度水が溜まったら、ストゥアの板を外して、一気に放出される水の勢いで丸太を流す、という方法がとられた。このストゥアは、ピアーヴェ川流域のパドラにあるストゥアとは違う、もうひとつのタイプである。ここではメナダス（menadàs）と呼ばれる職人たちがその役割を担った（◆図 430）。ストゥアを何個所も設置して、１回のストゥアで、１～２km も移動させて下流まで丸太を流した。このことから、ピアーヴェ川でもストゥアを利用して木材が輸送されたが、ピアーヴェほど大規模なものではなかったと想像する。チズモン川では、ストゥアを利用して木材を輸送する作業は水の多い５～６月が選ばれた。丸太を流す際、勢いあまって川から飛び出した丸太が、耕作地に被害を与える問題も生じていたという。

ヴァノイ川をはじめとして、支流の集まるチズモン川には、多くの丸太が流れ込んだ。そのため、丸太の所有者かわかるように、丸太を流す日を個別に割り当てるなどの工夫がなされた。しかしながら、丸太の70％は目的地へ行くが、30％は失われていたと言われている[11]。

プリミエーロ渓谷を流れるチズモン川の急流を利用して、丸太をブレンタ川まで運ぶ。その際、途中の集落では、丸太加工が行われる（◆図 431）。セゲリア（segheria）と呼ばれる製材所が多く立地するフォンツァーゾは、フェルトレと街道で結ばれている、木材輸送の拠点であった。製材所で加工した木材はフェルトレやヴェネツィアに輸送された。また、フォンツァーゾには、ヴェネツィア出身の商人で、17 世紀後半、木材の流通産業に貢献した最も重要な人物であるジャコモ・コッロ（Giacomo Collò）がいた[12]。

そして、チズモン川は、税関のあったチズモン・デル・グラッパでブレンタ川へと注ぐ。丸太の集積地となり筏に組む港があり、特にチズモン・デル・グラッパ、マリノン（Marinon）、ヴァルスターニャには、材木保管用の広場や筏を組むための作業場があった[13]（◆図 432）。

ブレンタ川に沿ったヴァルスターニャでは、森林というよりも、段々



図 432　丸太を筏に組み、川を下る
筏に組むのは、舟運や水車に影響を及ぼさないための工夫である。また、筏に組むことで、その上に加工した木材のほか、チーズやタバコなど様々な商品を筏に載せて輸送した。
Ibid.



図 433　筏や加工した木材を輸送する
Ibid.

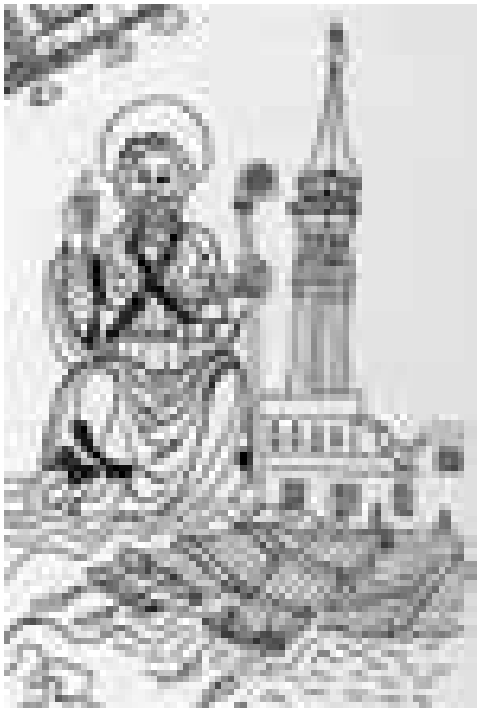


図 434　筏や加工した材がヴェネツィアに届く
Ibid.

畑の風景が広がる。この急斜面を利用した段々畑ではタバコの栽培が行われた。また、隣接するアジアーゴ（Asiago）からの木材が、ヴァルスターニャの石畳の道を通って運ばれて来た。ここで筏に組まれた後、ブレンタ川を下る。ヴァルスターニャの辺りのブレンタ川は、川幅が広くゆったりした流れであるため、筏を組むにはちょうどいい地の利をもった。筏を組む作業はサン・ニコラ信心会（confraternita）に属した筏師によって行われた。ヴァルスターニャには、カナーレ・ディ・ブレンタ（Canale di Brenta）という組合があり、1566 年の会員は 21 人だったという [14]。ここからヴェネツィアまで同じ筏師が輸送する方法と、ピアーヴェ川の木材輸送のようなリレー方式があった。同じ筏師が輸送する場合は、筏の上で寝食を共にしたという。そのため、筏の上に木造の小屋も作られたが、ヴェネツィアに着いた時には全て解体できる仕組みになっていた。その筏の上には、加工した木材のほか、チーズなどの食料品やタバコなどの生産品といった、貴重な品物を積んで一緒に運んだ。ピアーヴェ川同様に丸太材を供給するだけでなく、商品輸送も行っていたのである。

さてヴァルスターニャでは、木材輸送の拠点以外にもブレンタ川の水を引いて、水力発電を行っている場所もある。ブレンタ川沿いの地域では、こうした用水路を活用した産業が興っている。たとえば、製粉業、鋳造業、陶器製造業、製紙業、製革業、絹織業などが挙げられる。また、レンガ工場やテラコッタ（laterizi）の工場も立地する。バッサーノ・デル・グラッパの南では、ブレンタ川から採れる玉石を利用して石灰をつくる工場が立地した。工場の煙突は特徴のある形をしており、一際目を引いていた。筏師達はこのような地域の風景を楽しみながら川を下っていったであろう。

そして、バッサーノ・デル・グラッパより 20km くらい南側からブレンタ川の蛇行が激しくなる。そのため、舟よりも安定感の無い筏をコントロールするには熟練した技が必要であった。ここで活躍するのも筏師である。彼らは筏の上で丸太を引っかける長い棒のような道具を操り、筏を目的地まで運んだ。この道具は、筏を届けた後、護身用の武器に変わる。筏師の帰路は危険を伴う陸路であったため、盗賊から身を守る必要性があったのである [15]。

筏はパドヴァやキオッジア、そしてヴェネツィアに運ばれた（◆図 433、434）。ブレンタ川の下流に位置するこの地域では、水の流れが不十分な場合、馬が引っ張ることもあったという。大部分はストラからブレンタ川を下り、ブレンタ川の重要な商港であるキオッジアへと運ばれる。そして、筏はキオッジアからヴェネツィアに運ばれ、建材や造船としてヴェネツィアで消費された。

以上見てきたように、筏流しはヴェネツィア共和国の繁栄を支え、チズモン川、ブレンタ川の文化的・経済的ネットワークを形成してきた。このネットワークは、20 世紀に入り薄れ始め、第二次世界大戦後にはトラック輸送に切り替わり姿を消してしまった。しかし、ヴェネツィアのテリトーリオを考える上で、筏流しの視点は極めて重要である。

サン・マルティーノ・ディ・カストロッツァ（San Martino di Castrozza）

チズモン川の上流のプリミエーロ渓谷（Valle di Primielo）の北部に位置するサン・マルティーノ・ディ・カストロッツァ（San Martino di Castrozza）は、現在トレンティーノ＝アルト・アディジェ自治州、トレント自治県シロール市（Comune di Siror）に属す、人口 600 人にも満たない小さな集落である（◆図 435、436）。

かつては、この地域で伐採された木材がヴェネツィアまで運ばれていた（◆図 437）。1915 年の製材所の写真から、木材産業が活発であった時代をうかがい知ることができ、木材の豊富な地域であることがわかる（◆図 438）。



図 435　サン・マルティーノ・ディ・カストロッツァの位置　（作成：真島）

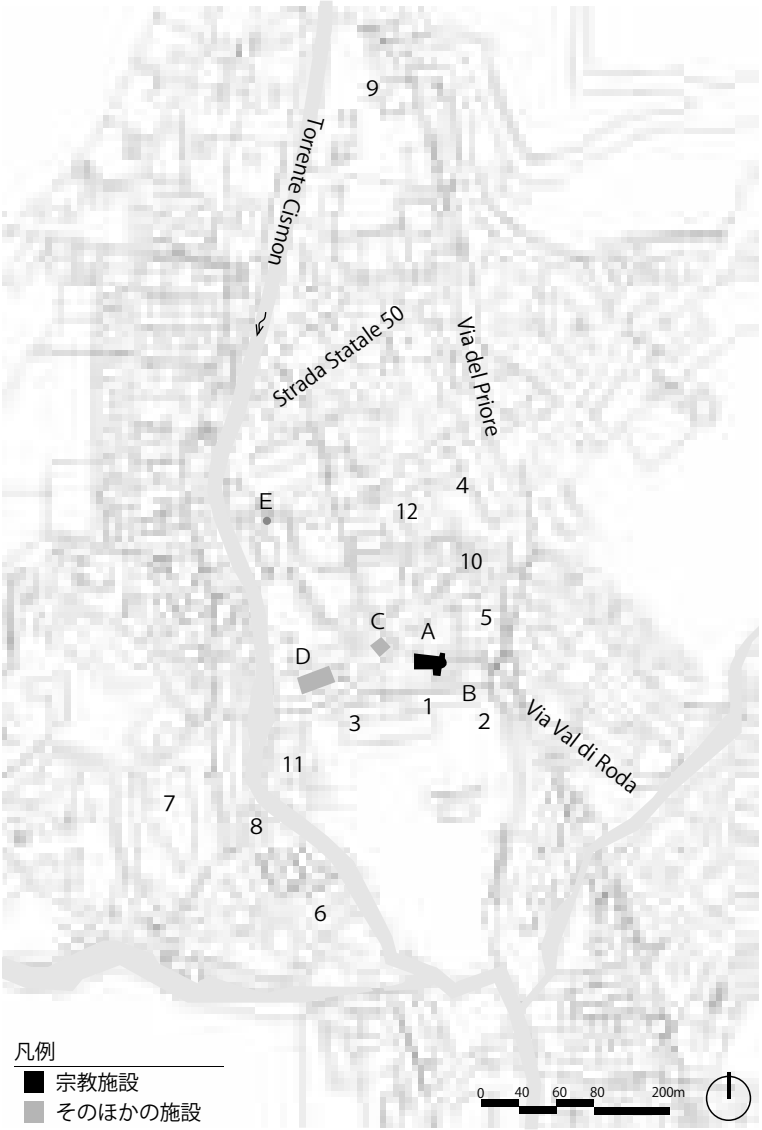


図 436　19 世紀後半～ 20 世紀初頭の主な施設とホテル
Piero Agostini, *Cordiali saluti da Primiero*, Belluno: Nuovi Sentieri editore, 1990 をもとに道明、樋渡作成

主な施設
A．教会
B．宿泊施設（ospizio）
C．道路監視員の家（Casa cantoniera）（1873 年）
D．郵便局（1890 年頃）
E．石灰工場（1911 年）
ホテル（建設年代）
1…Albergo Alpino（1874 年）
2…Albergo Rosetta（1888 年）
3…Panzer Hotel Dolomiti（1893 年）
4…Grand Hotel des Alpes（1895 年）
5…Hotel Cimone（1896 年）
6…Waldhaus（1903 年）
7…Hotel Alpenrose（1904 年）
8…Villa Langes（1907 年）
9…Hotel San Martino（1908 年）
10…Villa Vittoria（1910 年）
11…Bar Caffe Centrale（1912 年）
12…Garage Toffol（1914 年以前）

最初に集落の構造について見ていく。五つ急流の集まる場所に集落が形成された。その急流の一つであるチズモン川を軸として集落が広がる（◆図 439）。チズモン川とペツ・ガイアルド川（Torrente Pez Gaiard）の間には、旧街道が通っており、プリオレ通り（Via del Priore）とロダ渓谷通り（Via val di Roda）がそれにあたると考えられる。街道沿いには、12 世紀のロマネスク様式の鐘楼をもつ教会や、オスピツィオ（ospizio）という古い宿泊施設が立地する（◆図 440、441）。19 世紀後半に敷設された国道 50 号線（Strada Statale 50）沿いには、道路監視員の家（Casa cantoniera）や郵便局のような重要な施設が立地していた[16]。現在、この道路は散歩を楽しむ観光客が常に往来している。

集落の中心から離れたチズモン川の上流には、石灰工場（Fornace per la calce）が立地する。施設は道路面より 1 階分低く、河川により近い位置に立地していることから、かつては河川とつながっていたと思われる。現在は 1911 年に建設された石積みの煙突が保存されており、一際目を引くシンボル的な存在となっている（◆図 442）。機能を失った後も、こうして街の記憶を大切にする姿勢は大いに学びたい。

ところで、1960 年代以降の農村は、一般的にどこも過疎化が進み、寂しい集落になるのだが、こんな山奥の小さな集落が、なぜこんなにも賑わっているのだろうか。それは、標高 1,487 mと高いことから、夏は避暑地として、冬はスキー場の宿泊地として機能しているためである。 1 年中観光客で溢れかえり、集落の収益のほとんどが観光産業という。レストランやホテル業のほかに、アルプス登山のガイドといったこの地ならではの観光業もある。

この集落の観光産業の始まりは比較的早く、1918 年まで続いたオーストリア支配下で進められた。1871 年、フィエラ・ディ・プリミエーロ（Fiera di Primiero）とプレダッツォ（Predazzo）を結ぶ道路が敷設されると、サン・マルティーノ・ディ・カストロッツァまで観光客が流れてくるようになった[17]。この道路は教会をかすめるように、集落の中心に通された。これをきっかけに、次々とホテルが建設された。まず、1873 年、フィエラ・ディ・プリミエーロ出身のレオポルド・ベン（Leopoldo Ben）によって、オスピツィオの薪小屋のあった場所にホテル・アルピーノ（Albergo Alpino）が開業される。このホテルは 20 の客室を備えた。続いて、オスピツィオで新たな動きが起こる。フィエラ・ディ・プリミエーロで歴史的に宿泊施設を経営するボネッティ家によって新たなホテル経営が始められる[18]。ここは現在のホテル・マジェスティック（Hotel Majestic）である。

1914 年までに建設されたホテルの分布を見ると、19 世紀末から 20 世紀初頭にかけて、新設された道路に沿ってホテルが次々と建設されたことがわかる（◆図 436）。地元の人の話では、第一次世界大戦後の 1927 ～ 1928 年頃、さらに観光化が本格的に展開したという[19]。このように、経済の流れをうまく読み、人口の減少傾向にある山間部を見事に活性化させている、イタリアを代表する小さな集落の例である。

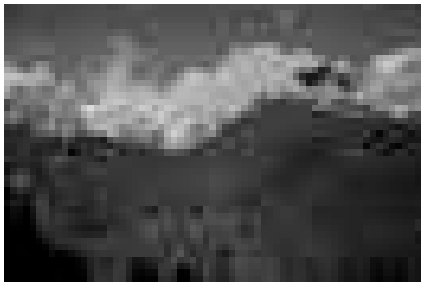

図 437　背後に広がる山
（撮影：M. Dario Paolucci）


図 438　1915 年　製材所
（Segeria G. Secco）


図 439　急流のチズモン川
（撮影：須長）


図 440　教会とロマネスク様式の鐘楼
（撮影：須長）


図 441　元オスピツィオ


図 442　チズモン川沿いに立地した石灰工場（1911 年建設）（撮影：M. Dario Paolucci）

フィエラ・ディ・プリミエーロ（Fiera di Primielo）



図 443　フィエラ・ディ・プリミエーロの位置（作成：真島）

トレンティーノ＝アルト・アディジェ自治州トレント自治県にあるフィエラ・ディ・プリミエーロは、チズモン川上流のプリミエーロ渓谷（Valle di Primielo）の中央に位置する（◆図 443）。この渓谷には、プリミエーロ連合（Comunità di Primiero）と呼ばれる八つの自治体（comune）カナル・サン・ボーヴォ（Canal San Bovo）、フィエラ・ディ・プリミエーロ、イメール（Imèr）、メッツァーノ（Mezzano）、サグロン・ミス（Sagron Mis）、シロール（Siror）、トナディコ（Tonadico）、トランザクア（Transacqua））がある。フィエラ・ディ・プリミエーロは、イタリアの自治体のなかで最も面積が小さく、次いで南イタリアのアマルフィに隣接するアトラーニが小さい。フィエラ・ディ・プリミエーロでは、ほかの自治体との合併を推進する意見もあるが、投票の結果、今でも独立をつらぬく人口約 500 人の極小都市である（◆図 444）。

この極小都市は、歴史的に重要な都市であった。フェルトレの教会に関する史料から、1142 年にさかのぼることができ、12 世紀初めには、フェルトレの教区に属していたとされ、14 世紀の中頃まで続いた。

その後 1373 年、プリミエーロ渓谷はチロルの政治的支配下に置かれる一方で、宗教的な管轄は 1786 年までフェルトレで、その後トレントに移された。

1401 年、オーストリアの ウェルスペルグ（Welsperg）家 がこの地を治め、森を所有した。そして、第一次世界大戦後の 1918 年まで、オーストリアの支配が続く。この谷は、銅、銀、鉄といった鉱山資源に恵まれていたため、15 世紀初めから 16 世紀にかけて、経済的に著しい大発展を遂げる。1650 年の地図には、チズモン川に沿ってプリミエーロが記載されており、プリミエーロ渓谷のなかで最も重要な場所であったことがうかがえる（◆図 445）。

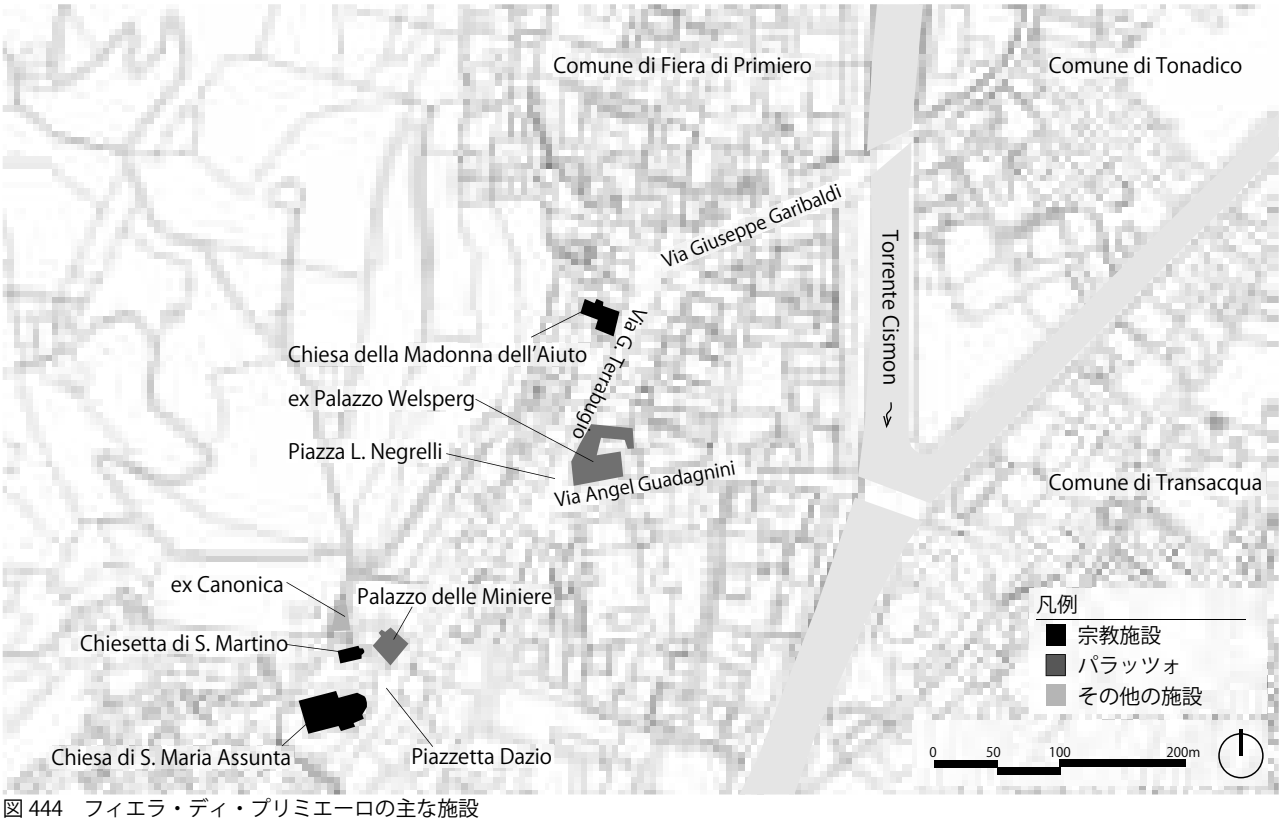


図 444　フィエラ・ディ・プリミエーロの主な施設

この地域のそのほかの経済基盤は、木材生産、伐採、製材加工であった。伐採された木材は、丸太のまま小道（sentiero）を滑らせて移動させていた。木材を滑らす代わりに馬が運ぶ場合もあったという。その場合、運べたのは２～３本程度であった。またヴェネツィア共和国の要望は全長８mの木材であったのに対して、ここでは４mの木材しかとれなかったことから、木材の評価が高くなかったという話も伝えられている。

ここに、急流を利用して、水車を動力とする木材加工が行われた製材所（segheria）が多く存在した。

そして1860年頃から、アルゼンチンなどの南アメリカへ、その後はフランスやスイスなどの北ヨーロッパ方面へ出稼ぎに行った。その結果、19世紀終わりから、次第に人口が減り、隣の渓谷に位置するカナル・サン・ボーヴォ（Canal S. Bovo）では、4000人が1600人にまで減少したという[20]。

この時期、木材輸出が減り、主な産業は牧畜や農業であった。農業では、使える土地は全て農地に変え、牧畜では、バターやチーズ、牛乳といった乳製品の加工も行われた。かつては各業者で牛乳やチーズの味に特色があったそうだが、近代化の過程で作業工程が単純化され、どの業者の製品も同じ風味になってしまったという。そして、この地で栽培された麻や、加工されたバターなどをヴェネツィアまで売りに行っていた[21]。

時代が下り、材木を海外から安く輸入するようになると、林業はついに廃れてしまう。今では、屋根を作る２、３の企業が存在する程度である。現在は、観光業に力を入れて、チロルに似せた街を気軽に体験できるとして、近くのヴェネト州や国内から多くの人が訪れる。近年では、農家の一部を宿泊施設にリノヴェーションしたアグリトゥーリズモも増えている。また、この地域では、水車を利用した、大麦やトウモロコシを粉末にする製粉所の跡地がリノヴェーションされ、コンサート会場のようなイベント空間によみがえっている。

最後に、この極小都市の空間構造を簡単に触れておく。フィエラ・ディ・プリミエーロはチズモン川の右岸に位置し、南端のダツィオ小広場（Piazzetta Dazio）にサンタ・マリア・アッスンタ（S. Maria Assunta）教会が立地する（◆図446）。1493～1495年にかけて建設されたゴシック様式の聖堂で、勾配の急な特徴のある屋根と鐘楼はどこからでも見え、都市の象徴である。この教会の近くには、サン・マルティーノ教会（Chiesetta di S. Martino）が立地し、古くは教区教会であった[22]（◆図447）。ロマネスク様式で、すでに1206年には存在していたことが知られる。聖堂は16世紀に再建され、聖堂内には、古い装飾や洗礼盤（fonte battesimale）も残っている[23]。

ダツィオ小広場に面して、パラッツォ・デッレ・ミニエレ（Palazzo delle Miniere）が立地する。このパラッツォは15世紀に建設された後期ゴシック様式である。ダツィオ小広場からチズモン川に平行するG. テッラブジョ（G. Terrabugio）通りに沿って建物が密集しており、旧街道であったと考えられる（◆図448）。この街道に沿いには、1663～1667年に建設されたマドンナ・デッライウト教会（Chiesa della Madonna dell'Aiuto）が立地している[24]。

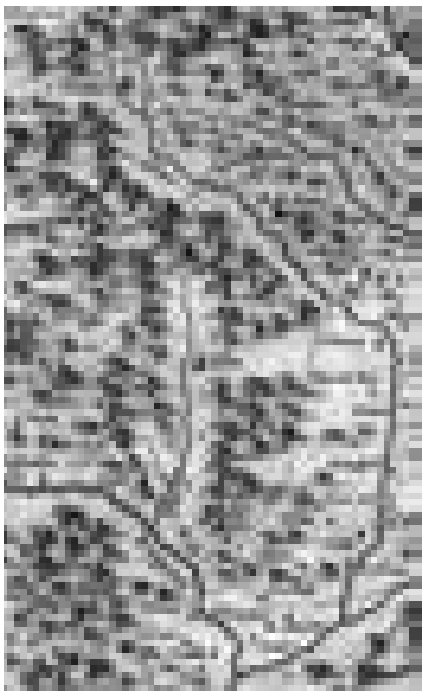


図445　1650年の地図に記載されたプリミエーロ

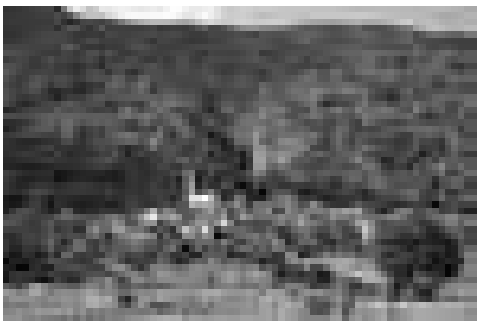


図446　フィエラ・ディ・プリミエーロのパノラマ
象徴的な鐘楼のあるサンタ・マリア・アッスンタ教会



図447　（左）元司教館（右）サン・マルティーノ教会　（撮影：須長）



図448　G．テッラブジョ通り（右）マドンナ・デッライウト教会、（右端）1910年建設の塔（Torre Civica）　（撮影：須長）

フォンツァーゾ（Fonzaso）

ブレンタ川に注ぐチズモン川の左岸、標高 329m に位置するフォンツァーゾ市（Comune di Fonzaso）は、ヴェネト州、ベッルーノ県に属する人口約 3400 人の都市である（◆図 449）。フェルトレとトレントを結ぶ街道沿いの都市として栄えた[25]。

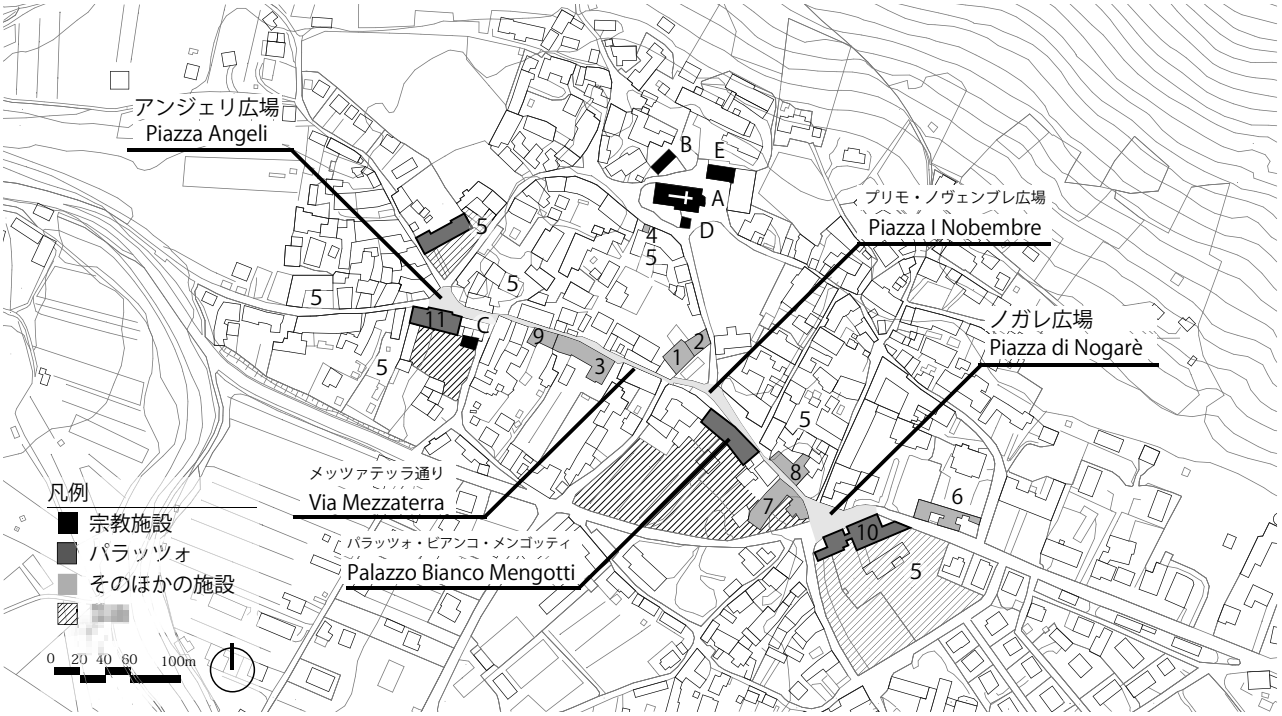
チズモン川流域のフォンツァーゾの北に位置するソヴラモンテ市で、先史時代の住居跡が発見されたように、この地域の起源は古い[26]。

フォンツァーゾの集落は、古代ローマ時代、フェルトリア（Feltria）が都市（municipium）を建設した頃にさかのぼるとされており、フォンツァーゾの地域には、ローマ街道の一つであるパオリナ通り（Via Paolina）が通る[27]。ただし、墓、貨幣、信仰の場所の跡などは見つかっていない。このパオリナ通りは、シーレ川の河口近くに位置するアルティーノ（Altino、ラテン語ではアルティウム Altinum）とトレントを結ぶクラウディア・アウグスタ・アルティナテ通り（Via Claudia Augusta Altinate）へと続く。

またバルバリ族の侵入時には、フォンツァーゾの領域に二つの要塞があり、一つは隣町のアルテン（Arten）で、もう一つは、サン・ミケーレ（S. Michele）管轄のアヴェナ山（rocce di Avena）の麓にあった。後者はフォンツァーゾの皇帝派（ghibellino）の有力家の居城であった[28]。



図 449　フォンツァーゾの位置　（作成：真島）



【宗教施設】
A．サンタ・マリア教区教会
B．小礼拝堂（Oratorio di S. Filippo Neri）
C．小礼拝堂（Oratorio privato Conte Sarenthein）
D．鐘楼（Campanile）
E．司教館（Casa Canonica）

【主な施設】
1．役所・収税事務所
2．警察の兵舎・刑務所
3．男子学校
4．郵便局
5．絹の紡績工場
6．宿屋（Locanda al San Anlo）
7．アンジェロ家の家（dimora all'Angelo）
8．トッレ家の家（dimora alla Torre）
9．フランチェスコ・メンゴッティの生家
10．ビレジモ（Bilesimo）の生家
11．アンジェリ家の別荘（Villa Angeli-Sarenthein）

図 450　フォンツァーゾの 1866 年の主な施設
Angelo Vigna, *Fonzaso…ieri : Il territorio, la comunità, la storia*, Belluno : Tipografia Piave, 2004 をもとに作成

11 ～ 13 世紀、フォンツァーゾでは、皇帝やヴェネツィア共和国、さらにはドイツから南下してきた有力な貴族エッツェリーニ（Ezzelini）家に代表される様々な有力家による支配権の闘争が繰り広げられていた[29]。そして 1404 年、フォンツァーゾは、フェルトレと同様にヴェネツィア共和国の支配下に置かれた[30]。

16 世紀初め、ヴェネツィア共和国と神聖ローマ帝国皇帝であるハプスブルクのマッシミリアーノ（Massimiliano）との戦いで街が壊滅的な状況になった[31]。その後時代が下り、フォンツァーゾは、田園と山の斜面を利用してブドウ畑を耕作し、また、チズモン川を利用した木材輸送によって復興をとげる。木材産業では、木材の流通・加工の拠点として発展したのである。この影響から商業都市に発展したフォンツァーゾでは中心部に、17 ～ 18 世紀の立派な貴族の別荘（ヴィッラ）や邸宅（パラッツォ）を見ることができる。その代表として、アンジェリ家が挙げられる。中心部の西側に位置するアンジェリ広場には、アンジェリ家の別荘（Villa Angeli-Sarenthein）が立地する。アンジェリ家は木材の輸送業と加工業の両方を営んでいた有力家である[32]。フォンツァーゾのほかに、アルシエ、フェルトレにも土地を所有しており、17 世紀末には木材をフェルトレに輸送していた。また、木材の卸値を決めるために、チズモン川の上流であるハプスブルクの領土まで行っていたという。1866 年の地図[33]から、小礼拝堂（Oratorio）や絹の紡績工場（Filande da Seta）を所有していたことも読み取れ、この街にとって重要な一族であったと考えられる（◆図 450）。

そしてフォンツァーゾの重要な役割である木材加工の拠点として、製材所が都市の周辺部に立地した（◆図 451）。ここで、フォンツァーゾにとって重要な経済基盤であった、木材産業について少し触れておく。フォンツァーゾはチズモン川と商業都市のフェルトレとの間に位置することから、木材の流通に重要な役割を担った。チズモン流域川は、ハプスブルクの領地であった現在のトレンティーノ＝アルト・アディジェに位置するフィエラ・ディ・プリミエーロに代表されるプリミーロ渓谷や、チズモン川に合流するヴァノイ川（Torrente Vanoi）の流れるヴァノイ渓谷で伐採される木材の流通を担う重要な河川で、かつて年間 40 万本もの丸太を流していたという[34]（◆図 452）。20 世紀初頭は、年間 1300 t もの木材がチズモン川を通じて輸送されたという記録もある。また上流でダムを造った際に、木材を流す水路を整備したことからも、その重要度がわかる。少し付け加えておくと、チズモン川は急流のため、木材を筏には組まず丸太のまま流しており、丸太を流すメナダス（menadàs）という職人が活躍した。古くは、このメナダスを束ねる組織（Associazione dei Dendròfori）が存在し、ピアーヴェ川に注ぐコルデヴォレ川（Torrente Cordevole）からブレンタ川の職人を束ねていた。その後、メナダス組合（Associazione dei Menadàs）に引き継がれたという[35]。

フォンツァーゾは、チズモン川から流れてくる木材以外にも、ブレンタ川に注ぐグリニョ川（Torrente Grigno）沿いに位置するカステッロ・テジーノ（Castello Tesino）や、チンテ・テジーノ（Cinte Tesino）などからも木材が集まるほど木材の流通拠点として栄えていたのである[36]。



図 451　有力家の敷地と製材所の位置　（作成：真島）

こうして運ばれてきた丸太は、フォンツァーゾで製材された。木材を加工する製材所をセゲリア（segheria）といい、そのエネルギーもまたチズモン川の恩恵を受けていた。チズモン川から水を引き、人工的に水量をコントロールしながら、安定したエネルギーを確保していたのである[37]。しかしながら、大雨の時は、洪水で流されてしまう危険性もあったという。かつてはこの地域に 11 ものセゲリアがあり、全体で約 100 ～ 150 人もの人々が働いたことから[38]、この地域の経済基盤であったことがわかる。

現在確認できる歴史的な製材所の一つは、フォンツァーゾの中心部から約 300 m西側に位置するアンドレッタ（Andreatta）製材所である。1917 年の写真には、木材加工の拠点として生産活動が活発であった様子が映し出されている（◆図 453）。また 1944 年の写真は、製材所が機能していたころの様子を伝えている。今では水路から水車が取り除かれてはいるが、現在もなお豊富な水流が、当時の姿を彷彿させる（◆図 454）。もう一つの製材所は、中心部から約 700 m南側に位置するコラオ（Colao）製材所である（◆図 451）。水路沿いに立地するこの製材所は、当時のように水車を活用していないものの、現在も木材の流通センターとして機能している。

そのような木材産業の重要な拠点であった様子は、森から製材所で加工する工程までを記録した 1950 年代の映像から伺い知ることができる。

そして、1963 年の航空写真からは、周辺部の急斜面を利用して農地が広がっていることもわかる（◆図 455）。1950 ～ 1960 年代まではブドウ畑があった。また、街道に沿って建てられた有力家の邸宅の背後には、ブローロ（brolo）と呼ばれる菜園があり、そこでは農作物が育てられていた。

このように、フォンツァーゾは木材の加工業や木材の流通を中心とした商業、そして農業の性格をもつ都市として変貌をとげていくのである。

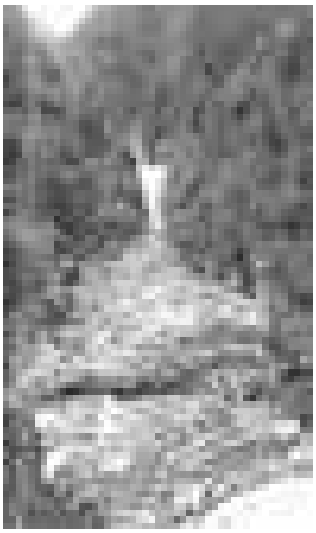


図 452　1908 年
チズモン川　伐採した木材
A. Vigna, *op.cit*.

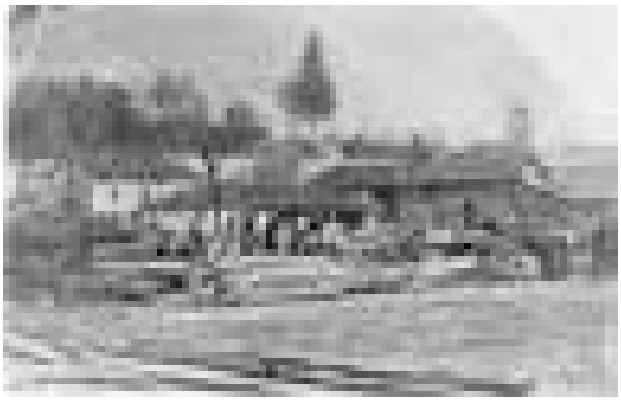


図 453　1917 年　アンドレアッタ製材所
（提供：元フォンツァーゾ市長　Bartolo Susin）



図 454　2013 年　アンドレアッタ製材所の水路



図 455　1963 年　都市の周辺に広がるブドウ畑（提供：B. Susin）

フォンツァーゾの都市構造と建築の特徴

都市の中心はチズモン川から離れた高台にあり、背後に 1400m もの山が聳え、周辺部には農地が広がる。さらに中心部北部の最も高い場所に教区教会が立地し、その周辺には、宗教施設が多く立地している（◆図 450）。

また、1866 年の地図から、等高線に沿ったノガレ広場（Piazza di Nogarè）からメッツァテッラ（Mezzaterra）通りを通って、アンジェリ広場（Piazza Angeli）にかけて、建物が高密に立地していることがわかり、通り沿いにはパラッツォが並び、かつて重要な街道であったことがうかがえる。

中心部の東側に位置するノガレ広場には、かつて噴水があり、市民にとっても重要な場所であった（◆図 456）。また、現在のプリモ・ノヴェンブレ広場（Piazza I Novembre）はメルカート広場（Piazza del Mercato）と呼ばれており、市場を意味する「メルカート」という名前から、商業の中心地であったと考えられる。さらに、この広場に立地した政治的な機関は、現在市庁舎として引き継がれており、公的な空間が持続している。

そして、この通り沿いに立地するパラッツォは、街道側にファサードを向け、裏には広大な菜園を持ち、農家的な特徴を示す。さらに 19 世紀には絹の紡績工場を備えるパラッツォも存在し、生産活動の拠点としての役割を担っていた。また、この通りには 1 階に商店の並ぶ都市型住宅も立地している。

一方、等高線を垂直に通すような坂道を中心にバッラトイオと呼ばれる木造のベランダが施された庶民住宅が分布する（◆図 457、458）。街路に門を設け、中庭を介して住宅にアクセスする特徴がある。さらに、南側にバッラトイオのある住宅が多いことから、方角を重要視していることが読み取れるが、これは主に農業を生業としていたためと考えられる。おそらく、中心部に住みながら、昼間は周辺の農地へ出かけ、農作業をしていたのであろう。この建築は典型的な農家型住宅と言える。

このような特徴をもつ都市構造を、さらに住宅に接する道路の方角に着目して、建築形態を分類し、考察する。

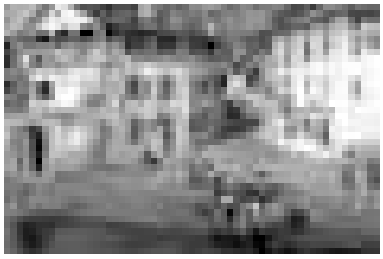


図 456　1910 年　ノガレ広場
A. Vigna, *op.cit*.

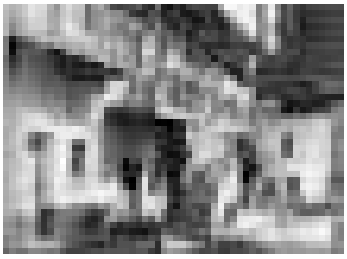


図 457　バッラトイオのある庶民住宅　*Ibid*.

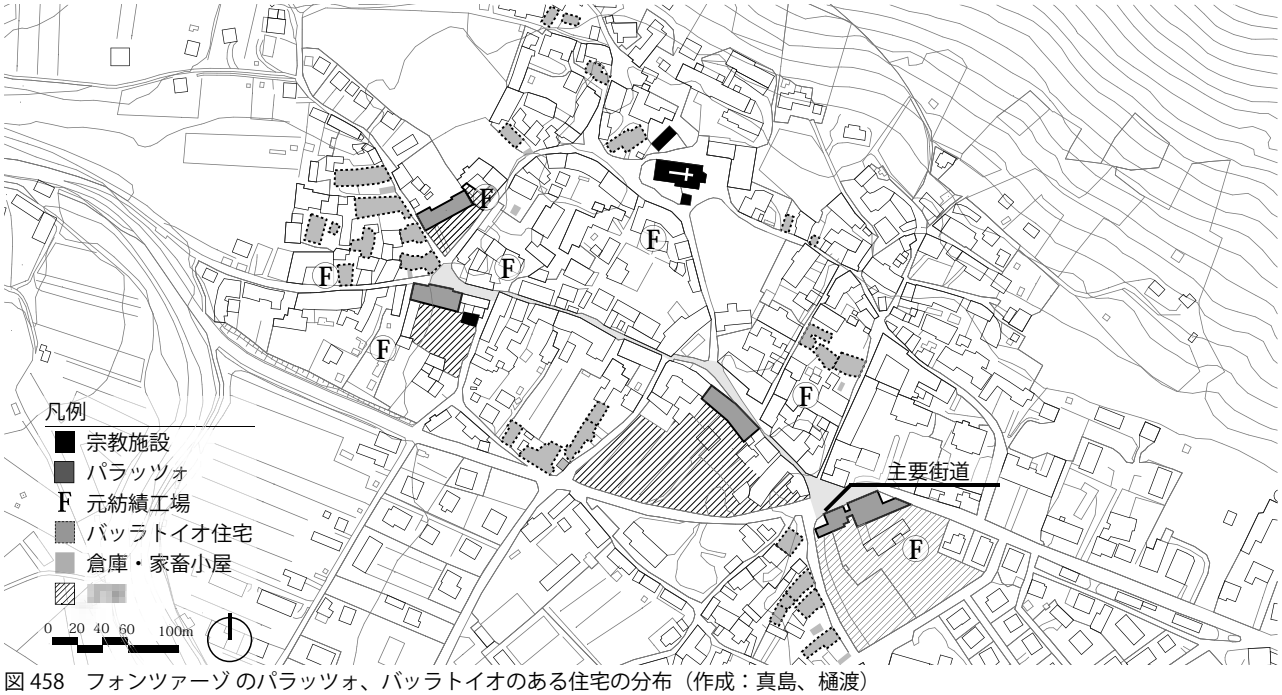


図 458　フォンツァーゾ のパラッツォ、バッラトイオのある住宅の分布（作成：真島、樋渡）

■パラッツォの立地と特徴

パラッツォはノガレ広場からメッツァテッラ通りを通って、アンジェリ広場の間に集中して立地する（◆図 459）。そのパラッツォには三つの特徴が挙げられる。

まず、建築が方角に左右されずに配置されているという特徴である。道路と建築の関係を見ると、建築の正面は主要街道に向けており、方角よりも主要街道に対して強い意識が現れていることがわかる（◆図 460）。正面玄関の装飾は、通りの雰囲気をより一層華やかな空間へと演出する役割を果たす。プリモ・ノヴェンブレ広場からメッツァテッラ通り沿いにかけて立地するパラッツォ・ビアンコ・メンゴッティ（Palazzo Bianco Mengotti）には、フレスコ画が描かれており、まさに主要街道を意識した現れである（◆図 461）。おそらくこういった形式になったのは、パラッツォを所有していた有力家が街に対して権力を誇示したい意識があったからではないだろうか。このメンゴッティ家はフォンツァーゾにとって重要な有力家であることは、17 世紀末、家に直接水を供給するために水道管を建設した記録からうかがえる。1866 年の地図には、メンゴッティ家のフランチェスコ・メンゴッティ（1749 ～ 1830 年）の生家が記載されており、メッツァテッラ通りに立地している。フランチェスコは母親の出身地であるフェルトレで勉強した後、パドヴァ大学で法律を学び、その後ヴェネツィアで弁護士として働いた。また、中心部の南側にはメンゴッティ伯爵通り（Via Conte Mengotti）という名前の通りもあるように、重要な一族であったことがわかる [39]。このように正面性の強いパラッツォは、後述の農家型住宅とは異なり、門を介すことなく、建築の正面からそのまま内部にアプローチできるように構成されている。

そして二つ目の特徴は、私生活の場を都市に見せない工夫である。フォンツァーゾのパラッツォには、母屋に付属するようにアーチ状の門が施されている（◆図 461）。この門は建物正面にある入口よりも大きい。それは、家畜専用の入口であるためである。この大きなアーチをくぐった先には裏庭があり、農地や菜園となっているが、通りからはそれらの空間が広がっていることは確認できない。つまり、生活の気配を感じさせるような裏庭、農地、菜園は徹底的に隠される特徴があると言える。

最後の特徴は、建物の裏にある広大な菜園に絹の紡績工場を備えていたことである。パラッツォの背後には広大な農園があるのだが、そのなかに小さな紡績工場があることが 1866 年の地図から確認できる（◆図 458）。たとえば、同地図から中心部の東側に位置するノガレ広場に面して立地するビレジモ・デ・パントツの別荘（Villa Bilesimo-de Pantz）に、絹の紡績工場が配置されていたことが読み取れる。おそらく、有力家は農園の経営のみならず、紡績業も営むことで収益をあげていたと考えられる。また、同地図には、中心部にいくつもの絹の紡績工場が記載されており、フォンツァーゾの経済を支える産業であったことがうかがえる。現在、これらの紡績工場は機能していないが、建物の位置を確認することができる。工場の立地は広い菜園のなかに建てられており、建築自体は母屋に比べると小ぶりで、１階建てである。豊富な土地と資産を持っていた有力家ならではの活動であるといえる。

このようにフォンツァーゾのパラッツォの特徴は、街に対して私生活をあまり見せずに華やかな部分のみを見せているのに対し、裏では広大な庭を利用し、菜園に加え紡績も営んでいることである。つまり、表と裏の表情があったといえる。基本的には後述の庶民住宅と同じように農業を主体とするものの、権力の誇示という意識が、このような形式を生んだのだろう。こうしたパラッツォが主要通りに存在していたからこそ、フォンツァーゾは田舎の小さな街でありながらも、どこか裕福な印象を受けるのではないだろうか。

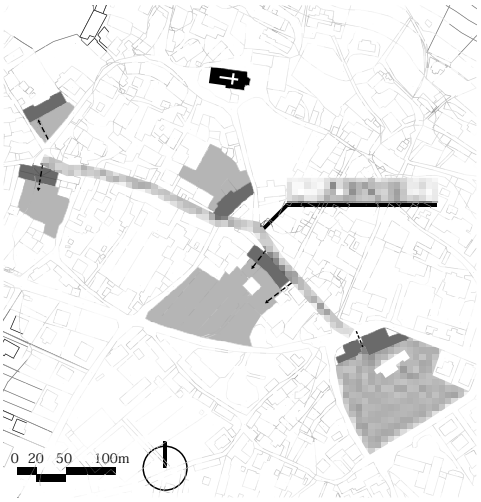


図 459　パラッツォの分布（作成：真島）


図 460　パラッツォ・ビアンコ・メンゴッティの正面　（撮影：須長）


図 461　パラッツォ・ビアンコ・メンゴッティ　フレスコ画、家畜用の入口

■都市型住宅の立地と特徴

次に一般的な住宅を取り上げる。ここでは、特定の貴族の邸宅とは違った住宅を扱う。そのなかでも、メッツァテッラ通りと教会広場（Piazza della Chiesa）といった、人通りの多い場所に立地する住宅を「都市型住宅」とする（◆図463）。都市型住宅は、立地や裏庭を構えている点ではパラッツォと共通した特徴をもつが、相違点もある。

まず、敷地内の特徴をみると、パラッツォに比べて裏庭の規模は小さく、紡績工場も配していない。また、パラッツォに見られた家畜用の門もなく、家畜を用いるような農業は行われていなかったと推察できる。

次に、建築的な特徴としては、住宅としての利用だけでなく、1階に店舗を併設している点が挙げられる（◆図462）。また、建築内部へのアプローチも店舗と同じ側の道に面しており、通りに対して明確な正面性をもっている。このように、人々のアクティビティを誘発するような商店や通りに対する正面性といった建築的な特徴をもつ住居が連なることで、通りに賑わいが生まれているのではないだろうか。

一方、パラッツォと異なる点として、当然ながら建築規模の違いが挙げられる。有力家程財力の無い一般庶民の建築は大きさもパラッツォに比べると小さい。また、それに準じて裏にある庭もそれほど大きくなく、紡績工場も配していない場合が多い。そして都市型住宅には、パラッツォに見られた家畜用の門がない点も異なる。

■南北道路に立地する農家型住宅の特徴

フォンツァーゾには、パラッツォや都市型住宅とは明らかに異なる庶民住宅が立地する。それは、木造のベランダであるバッラトイオが施された住宅である。また、街路に門を設け、中庭を介して住宅にアクセスする特徴がある。この住宅をここでは、「農家型住宅」と呼ぶ。その農家型住宅をさらに細かく見てみると、南北に通る道路（南北道路）沿いに立地する場合と、東西に通る道路（東西道路）に立地する場合とでは、建築形態に差異が出ることが見受けられる。

まず、南北道路に立地する農家型住宅の特徴は、住宅の戸数が多く、フォンツァーゾの風景をつくり出している建築の一つであると言える（◆図464）。この住宅の大きな特徴は二つある。

一つ目の特徴は住宅の配置である。敷地の南側に中庭、北側に住宅を配置する傾向が見られる。また、中庭には門があり、ここから敷地内へアプローチする構成になっているため、道路に面して玄関をもつ都市型住宅とは決定的に異なる（◆図465）。中庭は、収穫した作物を加工するなど、農作業の場としても使われていたと推測される。

そして、もう一つの大きな特徴は、バッラトイオと呼ばれる木造のベランダを配していることである（◆図466）。バッラトイオについて簡単に触れておくと、バッラトイオはイタリア各地で見られるが、地域によって素材や形式が異なる。

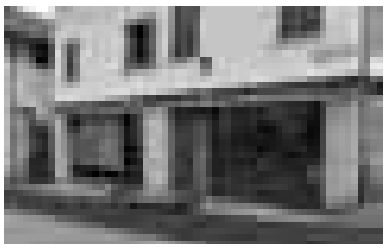


図462　1階に店舗を併設する都市型住宅　（撮影：道明）



図463　都市型住宅の分布（作成：真島）

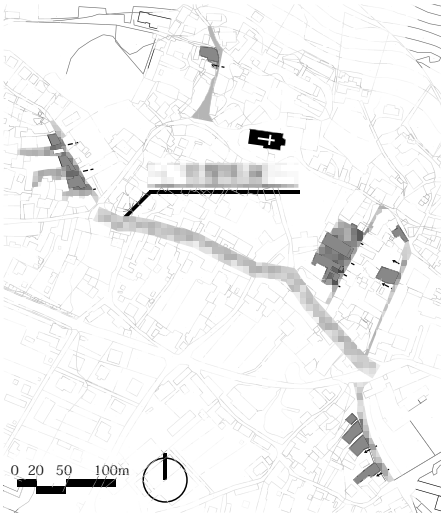


図464　南北道路に立地する農家型住宅の分布（作成：真島）



図465　南北道路に立地する農家型住宅

たとえば、ミラノにおいてはカーゼ・ディ・リンギエーラ（Case di Ringhiera）のように鉄の手すりをもつバッラトイオが中庭を囲うように配されている。また、南イタリアのプーリア州では地元で採れる石材を用いたバッラトイオが見られる。そして、フォンツァーゾは木造のバッラトイオで、木材流通ルートの中継地であることと関係していると考えられる。このようにバッラトイオには地域の特徴が反映されている。

フォンツァーゾのバッラトイオは集合住宅の場合は各住戸へのアプローチとなることもある。いずれにしても南側に設置されている。しかし、南側に大きなスペースを取れないときは、外階段ではなく建築内部に垂直動線を確保することが多い。このように、農家型住宅は農業を主としているために、方角への意識が高いことがわかる。

■東西道路に立地する農家型住宅の特徴

農家型住宅にはもう一つのタイプがある。それは東に面してバッラトイオを配する住宅である。東西道路に立地する住宅の場合、南側に門を配し、中庭を東に、住宅を西に配する傾向が見られる。この形式の住宅はフォンツァーゾにも数える程しか存在しなかったものの、農家型住宅のもう一つの類型として、分析を試みる。

まず、立地は、中心から離れた東西道路沿いに点在している（◆図 467）。現在、門の名残が確認できることから、復元的に考察した概略図の作成を試みる（◆図 466 右端）。建築にはバッラトイオが東側に設置され、南側に階段室のような壁付きの階段がついている。そのため、南側からは外階段が施されていないように見える。バッラトイオを道路側から直接見えないよう、意識的に隠していると推測される。おそらく、バッラトイオはプライベート性の高い空間であり、人目にさらされない工夫が成されているのではないだろうか。この型は、南北道路沿いに立地する住宅では見受けられず、東西道路沿いに立地する住宅のみに見られる。

このようにフォンツァーゾの典型的な住宅である農家型住宅の場合、接道の向く方角の違いから、アプローチ、中庭、バッラトイオのある方角に差異が出てくることがわかる。

フォンツァーゾは、こうした、方角を意識せず、道路からの見え方に重きを置いた都市型住宅と、道路や広場に属さず、道路からの見え方は気にせず、方角に重きを置き、プライベート性を保つように建てられた農家型住宅の立地する、都市的要素と農村的要素の両方を併せもつ都市なのである（◆図 466）。



図 466　バッラトイオのある住宅
（撮影：M. Dario Paolucci）

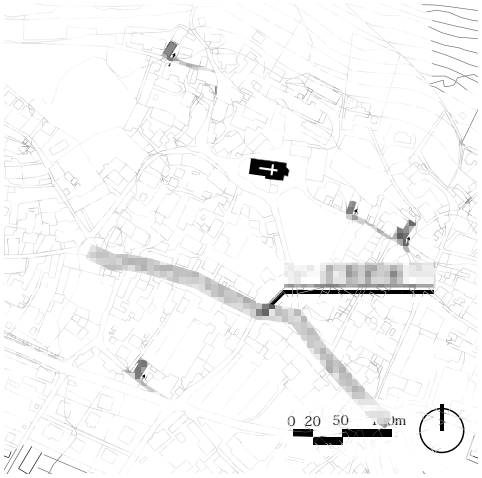


図 467　東西道路に立地する農家型住宅の分布
（作成：真島）

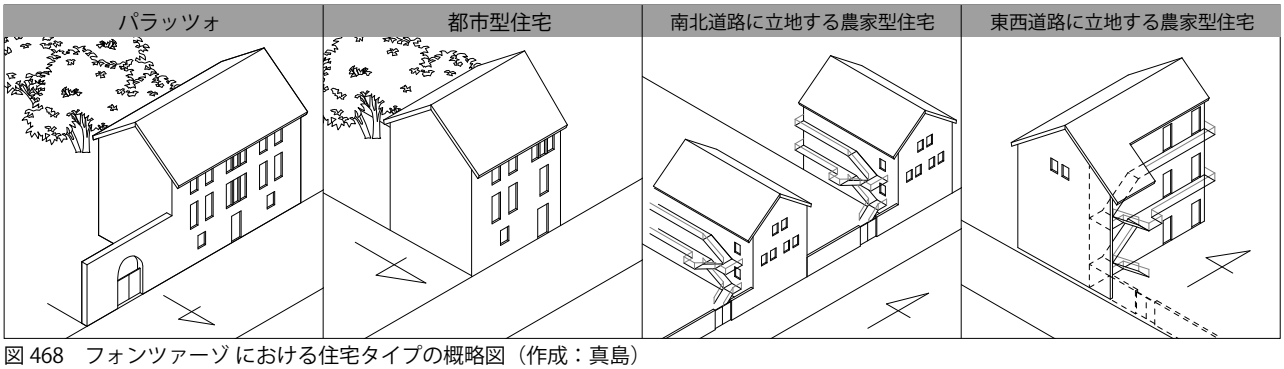


図 468　フォンツァーゾ における住宅タイプの概略図（作成：真島）

アルシエ
（Arsiè）



図 469　アルシエの位置　（作成：真島）

チズモン川沿い、フォンツァーゾの南に位置するアルシエ（Arsiè）は、人口約 2500 人の小都市である（◆図 469、470）。この小都市アルシエには目を引く構造物がある。中心部の北側の崖に沿って、幅 2.5m、長さ 224m も続く水路のある壁で、一部滝になっており、幅 1.8m で２m もの落差は街の象徴的存在である（◆図 471）。この壁の建設は 1545 年にさかのぼる[40]。急流と豊富な水量によって度重なる洪水から、アルシエの中心部を守り続けてきたのである。その街中の建物の外壁には、獅子のレリーフが飾られており、ヴェネツィア共和国の支配下にあったことを示す（◆図 472）。ここもかつては、木材輸送ルート上にあり、木材加工が行われていた。急斜面の迫る中心部の北側には、水車を用いた木材加工場があった。一方、中心部の南側は広大な農地である。中心部の東端には教会が立地し、菜園を備えた大きな街区を形成している。ここは都市内でも標高の高い場所に当たる。

また、都市の中心を東西に通るローマ通りにはパラッツォが立地する。パラッツォの裏には大きな菜園が広がり、その南側には、バッラトイオのある庶民住宅が見受けられる。さらに同じ街区の南端には、G. フジナート（Fusinato）通りに沿って倉庫や干し草置き場のような小建築が建ち並ぶ。このように、同じ街区内に建物用途のヒエラルキーが見られる。G. フジナート通りには、牛の飲料水用だった噴水が配置されていることからも、農民の往来する通りだったと想像され、ローマ通りとは違う性格であることが明らかである。

この G. フジナート通りの南側には、袋小路がいくつも伸び、バッラトイオのある住宅が多く分布する。この袋小路には、木造の外階段のある住宅が多い。次にこうした特徴をもつ都市構造に立地した建築の特徴を丁寧に考察していく[41]。



図 470　アルシエの中心部（作成：真島、樋渡）

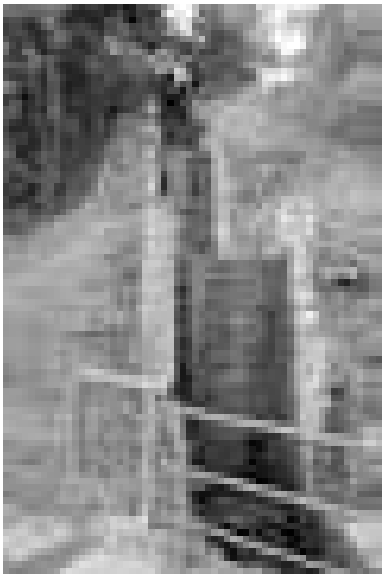

図 471　アルシエの街を守る治水システム


図 472　ヴェネツィア共和国の象徴　獅子の彫刻

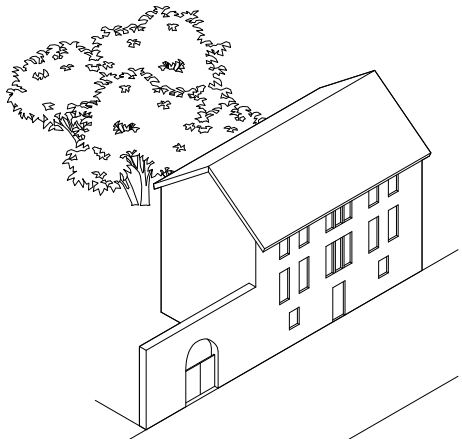

図 473　パラッツォの概略図　（作成：真島）


図 474　ローマ通りのパラッツォ　右端に家畜用の門がある

■パラッツォの立地と特徴

パラッツォは、ローマ通りと G. フジナート通りに立地し、フォンツァーゾと類似の特徴がある（◆図 473）。ローマ通りに立地するパラッツォは、広い間口を持った建築で、フォンツァーゾと同様に母屋の片隅には家畜用の入口が設けられており、裏には広大な菜園がある（◆図 470、474）。これは、チズモン川流域の都市に見られる一つの特徴と言える。

また、G. フジナート通りに立地するパラッツォにも、牛の飲料用噴水の目の前に大きなアーチのある門があり、ここから家畜は内側の菜園にアプローチしていたと推測される。このパラッツォは、薬局が併設されており、古くからこの街に有力家であったと考えられる。

■中庭式の集合住宅と袋小路の住宅

庶民住宅は、典型的な二つの住宅タイプがある。

まず一つのタイプは、中庭式集合住宅である。この建築は農民の集合住宅となっている。G. フジナート通りに面する集合住宅は、道路に面する部分に家畜小屋や干し草置き場など、農業に欠かせない道具や家畜を置く倉庫が配置されている（◆図 475、476）。そこから中庭を介し、住宅部分にたどり着く。道路側が南のため、住宅側から見ると庭は南に位置し、住宅部分にはフォンツァーゾと同じように庭を向いた、つまり南面にバッラトイオが設置されている。集合住宅のため、このバッラトイオは各住戸へのアプローチとなっている。

道路側から小屋・中庭・集合住宅といった配置計画となっているために、集合住宅は道路からはっきりと見えない。当然、バッラトイオも小屋によって遮られ見えづらくなっている。使いやすさの観点から、農業用道路である G. フジナート通りに面する部分に小屋が配置されているのだろうが、ここでもバッラトイオは隠される存在として扱われていると推測される。バッラトイオという空間はプライベート性の高い空間であり、都市に対しては極力露出を避ける傾向にある。このように、フォンツァーゾの南北道路沿いに立地する農家型住宅の特徴と同じであることから、チズモン川流域の住宅の特徴と言える。

庶民住宅のもう一つのタイプは袋小路に立地する住宅である。G. フジナート通りから南側に伸びる道は多くが袋小路となり、そこに立地する住宅は外階段を施した住宅が多い（◆図 477、478）。

これらの住宅の 1 階部分は一般的な住宅の開口部に比べ、扉が大きいことに気付く。これは、1 階部分がかつて家畜小屋として利用されていたためである。そして、2 階より上階は住宅となっているが、この構成には家畜の熱を活かして上階の居住空間を暖めるというこの地域ならではの背景がある。このように、1 階と 2 階以上で用途が分かれていたために、内階段ではなく、外階段を施していると推察される（◆図 479）。南イタリアのプーリア州の田舎町で多く見られる石の外階段とも形式としてはよく似ているが、アルシエでは外階段は全て木製のものである。

そして、外階段と一体になったバッラトイオに着目すると、中庭式集合住宅では、中庭というプライベートな空間に面してバッラトイオを設置していたのに対し、ここでは袋小路に面して、バッラトイオが設置さ

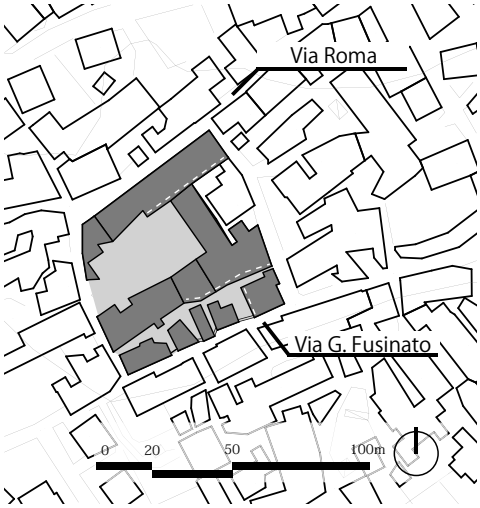
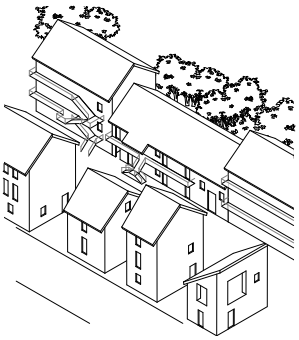


図 475　中庭式集合住宅の配置図（作成：真島）


図 476　道路側に家畜小屋を配した中庭式集合住宅の概略図（作成：真島）

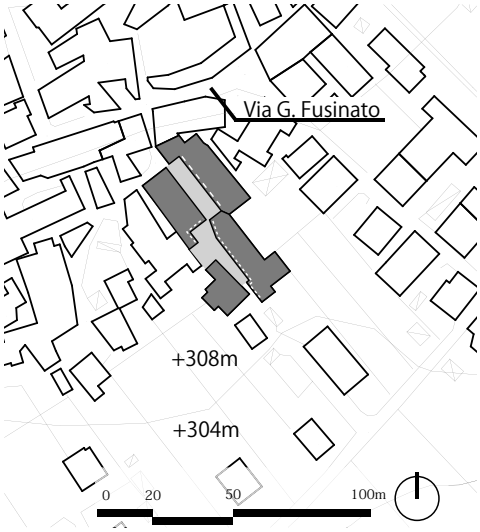
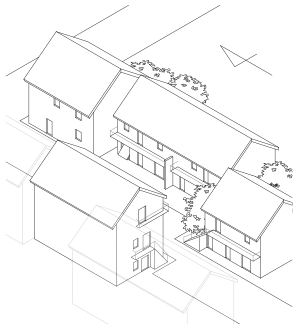


図 477　袋小路の住宅の配置図（作成：真島）


図 478　袋小路の住宅の概略図（作成：真島）

れている。この理由の一つとしては、袋小路から外階段を利用したアプローチが起因していると思われる。そして、もう一つの理由としては、袋小路が通りから隔たりをもつ奥まった場所なので、プライベート性の高い空間として認識され、本来都市に露出されることのないバッラトイオが例外的に露出されていると考えられる。また､方角への意識は薄れ、南面ではなく、袋小路に面するという法則がある。

このように、チズモン川流域都市における農家型住宅には、バッラトイオという共通する形式をもち、プライベート性の強弱によって、都市に対して露出されるか否かが決定されるという一つの仮説が成り立つ。フォンツァーゾの道路やアルシエの G. フジナート通りという公共性の高い道路に面する住宅ではバッラトイオは隠される。その一方で、袋小路といった公共空間でありながらもプライベート性の高い空間には、都市にバッラトイオが露出されるのである。

最後に似ている二つの街のフォンツァーゾとアルシエを比較すると、どちらも一般的なイタリア北部の小都市ではあるが、教会、パラッツォ、庶民住宅の立地がそれぞれの街を特徴づけている。また、重要な街道沿いに立地するパラッツォのような富裕層の住宅は、敷地内に広大な菜園をもつ農家的特徴を示すことも、この地域ならではの形態である。そして、重要な街道沿いに立地する庶民住宅には、ほかの都市にも見られる都市型の住宅もある。一方、主要街道から外れた場所には庶民住宅が分布し、中庭や袋小路などの空地にバッラトイオを向ける農家型住宅が立地する。昼間は都市から外へ出て農作業を行い、夜間は中心部で生活するスタイルが建築に反映されていると考えられる。このように、都市型と農家型の２種類の住宅タイプのあることが、チズモン川沿いにある小都市ならではの特徴である。


図 479　袋小路の住宅

ヴァルスターニャ（Valstagna）



図 480　ヴァルスターニャの位置　（作成：真島）

木材輸送もようやく筏に組まれる位置まで下ってきた。チズモン川から下ってきた木材はチズモン川の河口にある、チズモン・デル・グラッパの税関を通り、ブレンタ川へと運ばれる。そのチズモン川の河口付近は、丸太の集積地となり筏に組む港があった。特にチズモン・デル・グラッパ、マリノン、ヴァルスターニャ（Valstagna）には、材木保管用の広場や筏を組むための作業場があった[42]。ここではヴァルスターニャを掘り下げる。（◆図 480）。

ブレンタ川の右岸に位置するヴァルスターニャ市（Comune di Valstagna）は、ヴェネト州ヴィチェンツァ県に位置し、人口約 1850 人の都市である（◆図 481）。

宗教的には、1124 ～ 1796 年、カンペーゼ修道院（Monastero di Campese）の管轄下であった。ブレンタ川の水を利用した水車を配した製材所や製粉所がカンペーゼ修道士によって設置され、この地域の経済の成長につながった。そして、1405 年からヴェネツィア共和国の政治的支配下に入り、木材を中心とした経済基盤を築いた。ブレンタ川の上流やその支流から流れてきた木材を筏にする川港として、重要な場所と発展したのである。それと同時に、筏の上に商品を載せて輸送するため、国内外から多くの商品が集まる商業の中心地でもあった。たとえば、ヴァルスターニャの西側位置する、アジアーゴ（Asiago）からは食料品が運ばれてきた。アジアーゴは現在、チーズの産地として大変有名である。商品は筏に載せられ、ヴェネツィアなど下流の都市まで運ばれた。また、17 世紀前半には、タバコ産業が始まり、ヴァルスターニャの経済の柱となった。そして、17 世紀後半には、季節ごとに移動しながら木炭の

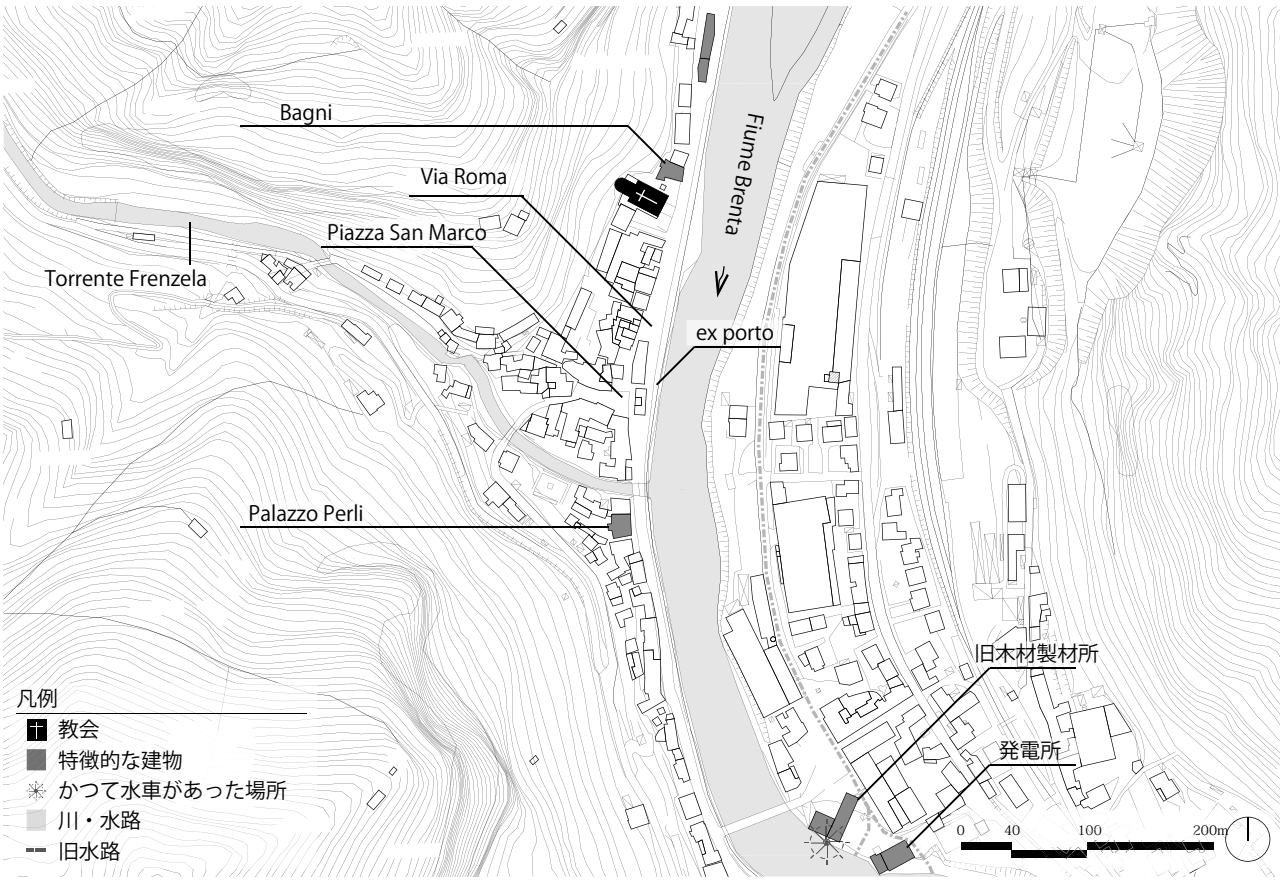


図 481　ヴァルスターニャの都市機能の分布（作成：真島）

製造業が開始され、19 世紀までこの地域の経済を支える産業の一つであった[43]。

まずはヴァルスターニャの街中にある、ヴェネツィア共和国支配下だったことを思わせる痕跡をいくつか見ていきたい。まず、都市の中央には、ヴァルスターニャを象徴する時計塔を配した、その名もサン・マルコ広場（Piazza S. Marco）がある（◆図 482）。1707 年に建設されたこの建物には、ヴェネツィア共和国を象徴する黄金色に輝く獅子のレリーフが施されている。一般的には、落ち着いた姿の獅子が表現され、ヴェネツィア共和国の平穏な情勢を示しているが、ほかの都市とは違い、獅子が閉じた本と剣を持っており、戦闘態勢なのである。これはヴァルスターニャが国境に近いことから、こうしたデザインが選ばれているのである[44]。ヴェネツィア共和国崩壊後、獅子の彫刻やレリーフは破壊されてしまうが、この町では獅子の彫刻を隠したことで、どの町よりも保存状態が良く残っている。

また、ヴァルスターニャに監獄や法務官（pretore）の姿があった頃、広場は裁判を行う重要な場所でもあった。広場に建っている時計塔の脇には、「公告の柱（La Pria del Bando）」と呼ばれる石柱が立てられている（◆図 483）。この石柱は、公的な通達をするため、布告役人（banditore）がこの石柱の上に立ってトランペットを吹き、人々の注目を集めて布告を発表する場としても使われていた。この石柱には、石柱を触ると罪が許されるという面白い言い伝えがある。ヴェネツィア共和国は、ヴァルスターニャの住民が罪を犯しても、この石を触れば免罪されるとし、監獄に入らないよう優遇した[45]。

さらに、税金も優遇もされており、ほかの都市よりも低く設定されていた。国境近くに位置するヴァルスターニャは、ヴェネツィア共和国にとって最も重要な都市の一つであったことから、様々な優遇措置がとられていたのである。

さて、次にヴァルスターニャの都市構造を見ていきたい。17 世紀の史料[46]から、ブレンタ川に沿った街道と、ブレンタ川に注ぐフレンツェラ川（Torrente Frenzela）に平行する道が重要であることが読み取れる（◆図 484）。その二つの道の合流地点には街の中心地であるサン・マルコ広場がある。また、二つの道に沿って住宅が並び、T 字型に発展した街であることがわかる。

まず、川沿いの街並みについて触れる。街の中心地であるサン・マルコ広場の東側には、木材が集まる港があり、ここ一帯は筏を組む重要な場所であった。広場の南側には、ポルティコを配する建物があり、中世に発達した港町のような雰囲気もある（◆図 485）。1851 年の絵[47]からは、ポルティコを配した建物が現在よりも多く並んでいた様子がわかる（◆図 486、488）。この辺りはトンネル状の道や、袋小路も多いことから、中世を起源とした都市構造に似ている（◆図 487）。

街の北側には大階段を配するサンタントニオ・アバーテ（Sant'Antonio Abate）教会が立地する（◆図 489）。正面をブレンタ川の下流側に向け、堂々とした威厳を誇っている。現在の本堂は 18 世紀に建設されたものである。その教会の



図 482　サン・マルコ広場に立地する時計塔
（撮影：須長）



図 485　ブレンタ川沿いのポルティコ
（撮影：陣内）

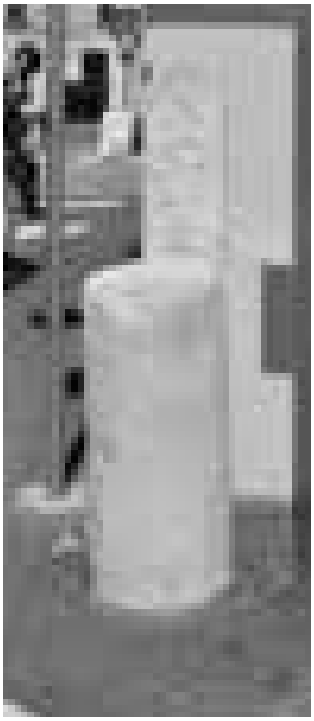


図 483　公告の柱
（La Pria del Bando）

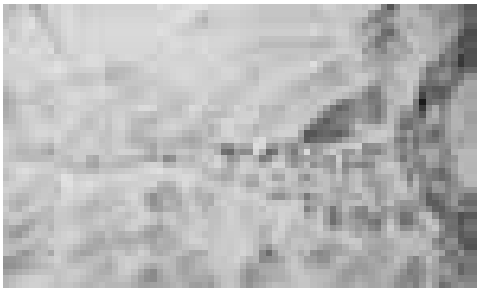


図 484　1696 年　絹の紡績所の建設のため、水源（fontana del Tovo）の水の権利に関する申請
A.S.Ve., *Provveditori sopra beni inculti*, Disegni, *Vicenza*, 281/84/7.

北側には、外壁に「水浴（bagni）」と記載された建物が立地し、水浴関係の施設がここにあったことがわかる。それは公衆浴場に当たるものであったか、ブレンタ川で泳ぐために必要な施設であったかは不明だが、この建物周辺は人の集まる重要な場所であったことがうかがえる。

さらにその北側には、道路から約 1 階分低くなった建物が並んでいる。1812 年の不動産台帳の地図を見ると、カポ・アッラ・ヴィッラ（Capo alla Villa）と記載されており、ブレンタ川に沿って建物が建っていたことが読み取れる（◆図 490）。現在は川沿いに道路が通っているのみだが、かつては川と直接つながる建物であったと考えられる。

また、フレンツェラ川を超えた南側には、ブレンタ川に面して 16 世紀に建設されたパラッツォが立地する。3 列構成のヴェネツィアの邸宅とよく似た構造を持つこのパラッツォについては、後で詳しく触れる。このようにブレンタ川に沿って重要な施設が並び、川に沿って発展した街であることがよくわかる。

次に、もう一つ重要な道である、ブレンタ川に対して垂直に伸びる街道沿いを見ていこう。フレンツェラ川に平行するこの道は、西に向かって上っており、階段状の道が続く。この一帯を「トッレ（Torre）地区」と言い、地区の高台に 1000 年頃建設された塔（torre）があることから、この名が付けられた。建物の配置は 17 世紀とほぼ同じで、都市構造は変わっていない。斜面地に立地することから、外階段を配する住宅が多く、ブレンタ川沿いとは明らかに違う雰囲気である（◆図 491）。この道のトンネル状になっている梁には、筏師のシンボルがあり、当時の記憶が今もなお、刻まれている（◆図 492）。

■筏を組む川港

ヴァルスターニャは、木材産業にとって重要な川港であった。ブレンタ川博物館（Museo Canal di Brenta）には、ブレンタ川で筏流しを実際に行っていた貴重な資料が展示されている。それらは、『ブレンタ川の人と風景』（2004 年）[48] をまとめた人類学専門のダニエラ・ペルコ（Daniela Perco）の研究を参考にしている。また、当時の様子を伝える 20 世紀前半の写真はフェッラッツィ（Ferrazzi）の文書館から借りている。ここでは、この博物館の展示を中心に見ていく。

まず、この博物館名に特徴がある。ブレンタ川が、ヴェネツィア共和国の国境だったプリモラーノからバッサーノまでの区間を歴史的にカナル・デル・ブレンタと呼ばれていたことから名付けられた。ブレンタ川を意味する「カナル・デル・ブレンタ」の「カナル（Canal）」は、ヴェネツィア本島内を流れる大運河（カナル・グランデ）を思い起こさせるように、ヴェネツィア共和国の影響があったことを伝えている。



図 486　1851 年の洪水　ポルティコのある建物が並ぶフィエラ・ディ・プリミエーロ、Biblioteca Civica.
G. Caniato et al. (a cura di), *Il Brenta*, op.cit., p.256.



図 487　中世の都市構造に似たトンネル状の道
（撮影：陣内）



図 488　2013 年ブレンタ川沿い　16 世紀のパラッツォ（中央左）



図 489　サンタントニオ・アバーテ教会



図 490　1812 ～ 1833 年の不動産台帳の地図

この博物館は、16 世紀に建設された材木商人のペルリ家の邸宅（Palazzo Perli）をリノヴェーションしたものである（◆図 493）。邸宅は、展示空間に甦り、図書館も併設された。ペルリ家の邸宅は正面からもわかるように、ヴェネツィアのパラッツォと同様の三列構成が取られている。また、ブレンタ川を向いたファサード中央のアーチを施した開口部とバルコニーが印象的である。この邸宅の外壁には、２階の下までおよんだ 1703 年の大洪水と、ヴェネツィアやフィレンツェで大被害をもたらした 1966 年の大洪水の水位が刻まれている。この大洪水の軌跡は、街の至る所に刻まれており、当時ブレンタ川が氾濫し、驚異的な水位を記録したことがわかる。

さて、筏の話に戻そう。チズモン川がブレンタ川に合流する位置にチズモン・デル・グラッパがある。この街には、関税（dazio）をとる施設があったという。チズモン川から流れてきた木材はここで関税を払い、ヴァルスターニャの港までたどり着く。ところで、バッサーノ・デル・グラッパは有名だが、チズモン・デル・グラッパにも 16 世紀にパラーディオが設計した橋がある。度重なる洪水に対して、橋を強化する必要があった。この地域では、洪水の影響で、橋は 100 年も続かない。そこで、支柱のない橋を考えたのである [49]。

ヴァルスターニャにたどり着いた木材は、サン・マルコ広場周辺で筏に組まれた。広場とブレンタ川との間は資材置き場で、広場には木材の倉庫もあったという。

ところで、ヴァルスターニャには、チズモン川を通じた輸送以外にも、ヴァルスターニャの背後に広がる森林から伐採された木材が、直接この川港に届けられた。ヴァルスターニャでは、ガレー船のオール用に必要な長さ 8m の木材が採れていたという。その伐採された木材を山から川まで運ぶ方法として、木材専用の道が建設された。800m 下まで 2 km の距離を運ぶのは、大変な重労働であったが、動物を利用するほど財も無く、人力でやるしかなかった。そこで山の斜面にスロープ状の石畳が敷かれた。それはまた木材を傷まないように麓まで運ぶための工夫でもあった。その木材専用の道の脇には、人が通れるように階段が設けられ、この階段が 4444 段あることから、地元では、「世界で一番長い階段」と言われている [50]（◆図 494）。木材専用の道を通った木材は、丸太のままフレンツェラ川に流し、ブレンタ川まで運んだ（◆図 495）。調査時の８月は水が少なく、フレンツェラ川は干上がっていた。この川を利用して木材を流すには、水量の多い季節が選ばれたという。川底には、川の落水により自然にできた大きな穴が開いていることから、季節になれば、木材を運べるほどの水量が流れることが想像できる。また、木材を流すと護岸に相当な損害を与えることから、十分なメンテナンスも必要だったと考えられる。

こうして、各地から届いた木材をパドヴァやヴェネツァで売っていた。とりわけヴェネツィアには、共和国の繁栄を支える国営造船所があり、ヴェネツィアは木材を高値で購入していたため、16 ～ 17 世紀は特にヴァルスターニャの経済


図 491　トッレ地区

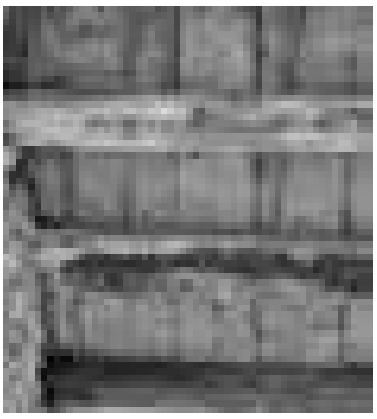

図 492　筏師のシンボルのある梁


図 493　ペルリ家の邸宅（Palazzo Perli）の正面


図 494　（左）人間用の階段（右）木材用の斜面
（撮影：M. Dario Paolucci）


図 495　急流のフレンツェラ川

は潤っていたという。またヴァルスターニャには、木を伐採する「きこり（boscaioli）」、木を川に流す職人の「メナダス（menadàs）」、筏を組む「筏師（zattieri）」という木材の流通に重要な職人が揃っていた。まさにヴァルスターニャは、こういった職人に支えられる街だったのである。

さて、いよいよ筏師の旅が始まる。組まれた筏の上に貴重な物を積んで下流の都市まで運んだ（◆図 496）。代表的なものは、チーズなどの食品やタバコである。輸送方法は、ピアーヴェ川のようにリレー方式で輸送する方法と、ヴァルスターニャの筏師がいっきにパドヴァやヴェネツィアまで輸送する方法である。そのため、数日間、筏の上で寝泊りや食事を行っていたという[51]。パドヴァやヴェネツィアまで木材や商品を輸送した後、帰路は徒歩であった。そのため、なるべく軽装で戻れるよう、筏に組む際は、重い綱ではなく、細い木材が利用されたという。また、稼いだお金を持って、山賊に会うかもしれない山道を帰る際には、筏師にとって重要な、丸太をひっかける棒が武器の代わりになった。この棒は、筏の上で操作するためにある程度の長さがあり、先端に尖ったものがついている。この筏流しは 20 世紀前半まで続いた[52]。

筏の港として重要であったブレンタ川は、日常的にも使われていた。20 世紀初頭の写真からは、女性は川で洗濯し、男性は釣りをしている様子がわかる（◆図 497）。また、子供たちが川で遊んでいた様子も写真に多く残っている。20 世紀前半にできた護岸により、ブレンタ川と街が以前よりも切り離された現在でも、ブレンタ川ではカヌーのようなレジャーに活用されている（◆図 498）。オリンピックの選手もこの街から出たというほどカヌーは盛んであるようだ。

さらに、７月に筏を使った競技が開催される。これは、シエナの伝統的競馬のパリオのように、地区（contrada）対抗で行われ、まさに「筏のパリオ（Palio delle Zattere）」である（◆図 499）。このイベントは、1987 年に文化・観光のプロモーションを仕掛けるプロ・ロコ（Pro Loco）という観光振興機関によって考えられ、その数年後には、大勢の観光客が押し寄せるほどの盛り上がりを見せた。地区ごとに歴史的な衣装を身にまとった行列も行われる。2013 年には、27 回目のパリオが行われ、この競技は伝統になりつつある。

ヴァルスターニャの地区は、ブレンタ川に沿って細長く、川側の地区と山側の地区それぞれに特徴がある。川側の地区が商業的であるのに対し、山側は典型的な牧畜や農業の性格を持っている。さらに、地区は内向的であることから、地区ごとに方言も少しずつ違うという。こうした地区のアイデンティティーを維持するために、パリオの仕掛けは重要なのである。



図 496　20 世紀初頭　ブレンタ川を通る筏
ヴァルスターニャ、Biblioteca Civica



図 497　20 世紀初頭　ブレンタ川沿いの洗濯場
ブレンタ川博物館（Museo Canal di Brenta）.

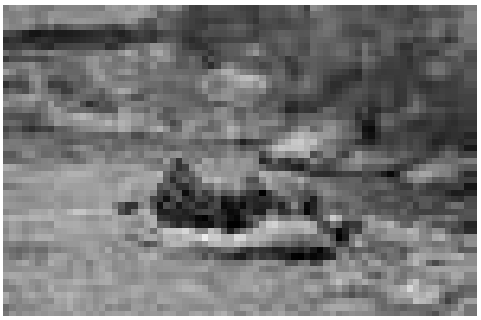


図 498　2013 年　ブレンタ川下り



図 499　筏のパリオ

■タバコの産業

ヴァルスターニャには、もう一つの重要な経済基盤があった。それが、タバコ産業である[53]。カンペーゼ（Campese）修道士が宗教の伝道で訪問した中部アメリカから 100 ～ 200 の種を隠して持ち帰ったと言われており、史料では 1620 年からタバコ産業の確認ができる。木材と同様の 17 ～ 18 世紀が、タバコの産業活動の最盛期であった。当時、法王はタバコに対して反対の立場をとっていたため、タバコの煙で病気が治るという理由をこじつけ一気に広がった。タバコ産業は、ヴァルスターニャが独占して、北の山奥やロンバルディア地方まで販路を広げていく。また、一緒に筏に乗せてチーズなどの食料品とともにタバコも輸送された。

しかし、ヴァルスターニャは、原産国と地理的条件も気候も違うことから、亜熱帯性植物のタバコの栽培には厳しい環境であった。谷が狭く、川から離れた標高の高い水の乏しい地域で、日照時間が短く、気温も低いことから、川から水を運んだり、灌漑したりする以外にも水をより集めるために、雨水や結露のような方法で水を貯める工夫もされた。

そして、土地の狭さを解決すべく、急斜面を有効的に使った。段々畑の方法が取られ、それが今日のヴァルスターニャの魅力的な風景の一つとなっている（◆図 500）。段々畑の石造の壁が急斜面に連続し、人の手によって作り上げた自然の風景が見事である（◆図 501）。しかし、雑草が生えてくると段々畑の壁が崩壊してしまうため、常にメンテナンスが必要なのだが、今日ではその石造の壁を修復できる人がおらず、コンクリートで固めてしまうという、残念な結果となっている。

さらに、タバコは収穫後より短時間で乾燥させる必要があることから、収穫後のタバコを乾燥させるための建物にも工夫が施された。それは、住宅の最上階にタバコを乾燥させるための部屋が設けられ、1 階の暖炉の熱を利用して、家全体を暖めつつも、屋根裏に溜まった熱により、乾燥させるというものであった。住宅は南向きで高層に建てられ、最上階に小さな窓が設けられた（◆図 502）。現在でも、山沿いで、このような特徴的な住宅を見ることができ、タバコ産業が盛んだった当時の姿を思い起こさせる。

1860 年代から 19 世紀末までは、タバコは国が管理し独占していた。管理は徹底されており、タバコが課税対象になっただけでなく、耕作地に番号が付けられ、さらには苗にも番号が付けられたほどであった。しかし、規定通りにタバコを栽培し、製造するだけでは儲けられなくなってしまう。最終的に産業としては衰退していき、経済降下に陥り、19 世紀末から第一次世界大戦頃までは続いていたが、1960 年代になり急に激減してしまった。

国の管理が厳しかった当時、ヴァルスターニャでは、非合法によるタバコの製造、販売が活発化していた。非合法で儲けている人たちが平然と自慢するほど、この地では一般的なことであった。製造されたタバコは、家の壁の穴や土のなかに、さらに女性はお腹に、子供はズボンのなかに隠され流通し、まさに非合法で製造する側と政府側の戦いであった。さらには、密輸も行われていた。密輸は刑事施設（監獄）で 8 年週間されるという罰則があるにもかかわらず、ここでは密輸も誇りだったという。これほどまでにタバコ産業が重要であったのは、この地にほかに特産物がなく、生活をしていく上で、タバコ栽培に頼らざるを得なかったためである。タバコ産業の衰退とともに、ヴァルスターニャは経済が降下し、人口も減っていった。

こうしたかつての産業が衰退した現在でも、段々畑の風景はヴァルスターニャの一つの魅力として維持されている。

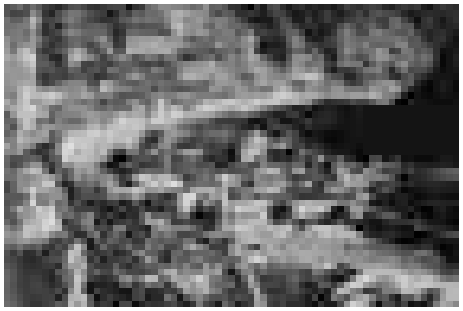


図 500　1950 年代　段々畑、発電所（右）
Franco Signori, *Valstagna Album dei riordi*, Cassola : Tipografia Marco, 1995.



図 501　タバコ畑　Museo Canal di Brenta.



図 502　タバコを製造していた高層の住宅と段々畑

ソラーニャ（Solagna）



図 503　ソラーニャの位置　（作成：真島）

バッサーノ・デル・グラッパから約 7 km 北上した谷間に位置するソラーニャ市（Comune di Solagna）は、ヴェネト州ヴィチェンツァ県に属す、人口約 1900 人の市である（◆図 503）。ブレンタ川に沿った街道沿いに街並みが続く（◆図 504）。

街の起源はランゴバルド人の居住であったとされており、谷全体を監視するため、ミニャーノ地区（contrada Mignano）に軍の駐屯地を設立し、領域を広げた。その後、フランク人の支配下に入り、続いて、パドヴァの司教に管轄権が与えられ、12 世紀末にはパドヴァの影響下であった。そして、バッサーノをはじめ、この谷間の自治都市全体を治めたエッツェリーニ家が滅びると、パドヴァとヴィチェンツァの間で領土争いが行われ、14 世紀初め、パドヴァの領土になった[54]。その後も領土争いが続き、ヴェネツィア共和国もこの地に目を付け、15 世紀にはヴェネツィア共和国の支配下に入った。エッツェリーニ家がソラーニャの入口に塔を建設したかったように、ソラーニャは地理的条件から、防衛に適していたのである。

ソラーニャの街の構造は、ブレンタ川沿いに発展し、ヴァルスターニャの構造と似ている。川に正面を向けた教会は、堂々とした大階段を配し、格式の高さをより強調している（◆図 505）。この街の構造は 17 世紀の史料[55]からも確認できる（◆図 506）。この史料はヴェネツィア出身の貴族（Marc'Andrea Zambelli）が絹の紡績所（Filatoio da seta）の建設に関する申請の際、描かれたものである。この史料から、ブレンタ川に水車を設置して産業を興していたことがわかる。1812 年に作成された不動産台帳の地図には、モリーノ（Molino）地区が記載されており（◆図 507）、17 世紀の史料に描かれた産業施設は、ここにあったと考えられる。

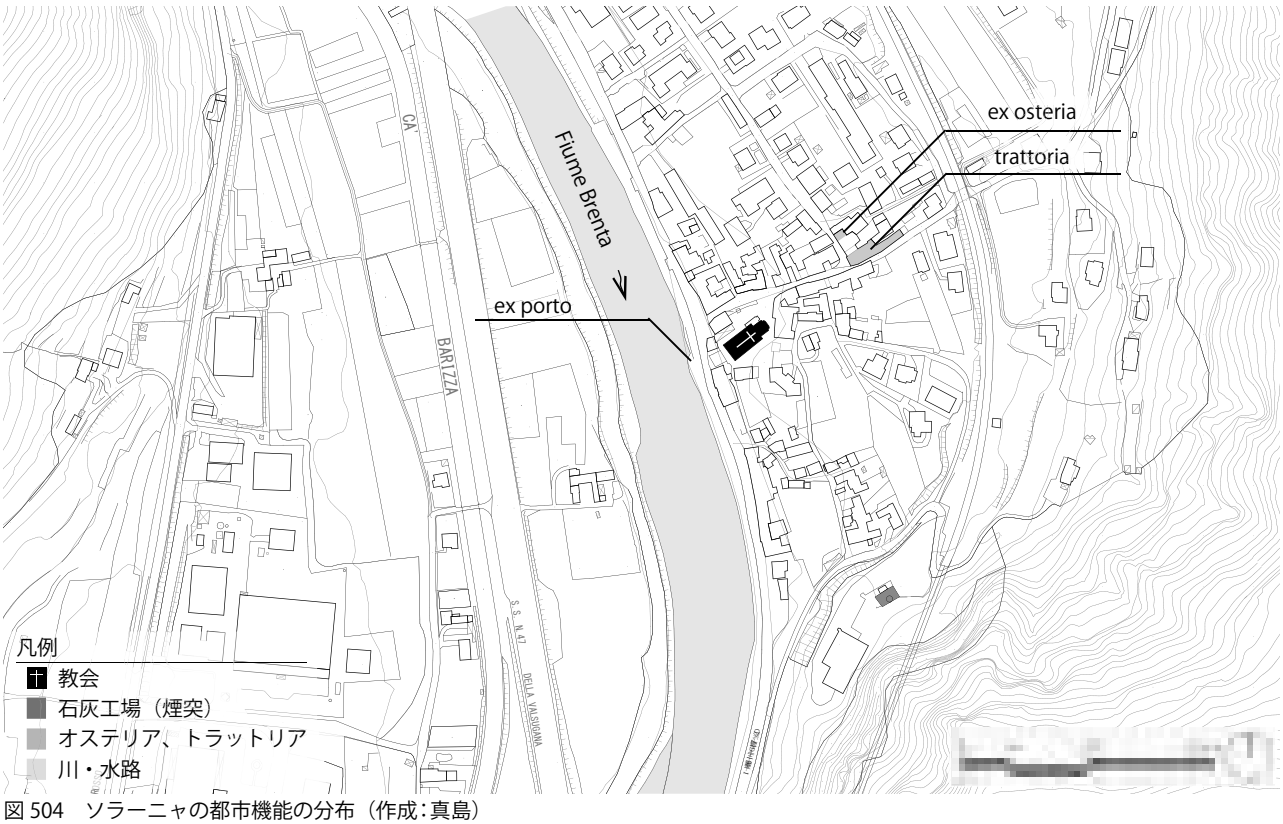


図 504　ソラーニャの都市機能の分布（作成：真島）

また、この地域で採れる石を利用した石灰工場もあり、特徴のある形をした煙突を現在も見ることができる（◆図508）。この石灰工場の煙突は 1940 年代まで使用されていたという [56]。

そして、湾曲した護岸には港があった。20 世紀初頭の写真から、この上流でも舟で荷を運んでいたことがわかる（◆図 509）。現在、この辺りの水流は穏やかで、川のなかで魚釣りをしている人もいるが、当時も穏やかな水の流れだったのだろう（◆図 510）。それゆえ、川と街の近さを感じさせるのかもしれない。さらに、この辺りはかつて筏を組む場所でもあった。この街に長く住む 89 歳の女性は、筏が流れていた当時の様子を覚えており、木材をヴェネツィアまで運んでいたと話す。

この女性は、以前バールを経営しており、この小さな街に 7 件もの飲食店であるオステリアがあったという。現在は、若者の流出によりオステリアはほとんど減ってしまったが、外壁に残るオステリア（osteria）の文字は、当時の賑わいを感じさせる（◆図 511）。この街の住宅は、 1 階に家畜小屋を配する農家型都市とは違い、 1 階に居間を配置する都市型住宅である。ソラーニャは都市の性格の強い、重要な川港なのである。



図 505　正面をブレンタ川に向ける教会



図 506　1679 年　水車を配した産業施設に関する史料
A.S.Ve., *Provveditori sopra beni inculti*, Disegni, *Treviso Friuli*, 430/23/17.

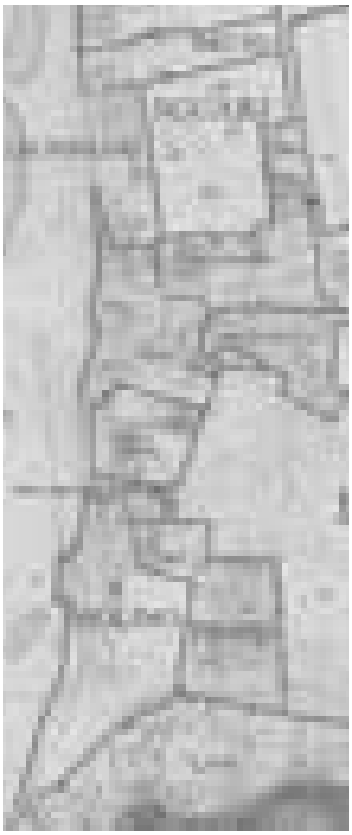


図 507　1812 ～ 1833 年の不動産台帳の地図

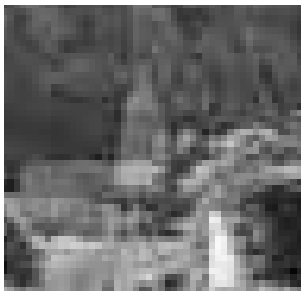


図 508　元石灰工場

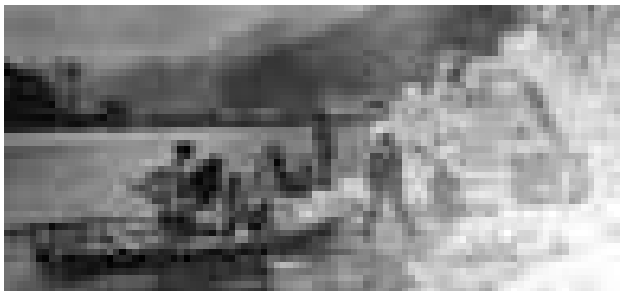


図 509　20 世紀初頭　舟の荷作業をする河岸
Museo Canal di Brenta.



図 510　2013 年　穏やかな流れのブレンタ川　（撮影：道明）



図 511　街並み　オステリアの跡（右）　（撮影：須長）

バッサーノ・デル・グラッパ（Bassano del Grappa）



図 512　バッサーノ・デル・グラッパの位置
（作成：真島）

ブレンタ川の左岸でグラッパ山の麓に位置するバッサーノ・デル・グラッパ市（Comune di Bassano）は人口約 44,000 人の都市である（◆図 512）。1404 年にヴェネツィア共和国の支配下に入ったこの街は、それ以前に形成された中世の都市構造と、その上に重ねられたヴェネツィア共和国の影響とを見ることができる。洪水の度にオリジナルの形に架け替えられるパラーディオ（Andrea Palladio）設計のヴェッキオ橋は、この街一番の観光名所となっている。また、フレスコ画の施された建物も多く、都市景観に彩りを与える。そして、蒸留酒のグラッパ（grappa）や 5 月になるとバッサーノ・デル・グラッパ産のホワイト・アスパラガスを求めてこの地を訪れる人も多い。そして、2011 年 4 月 9 日～ 5 月 22 日、16 世紀建設のパラッツォ・ボナグロ（Palazzo Bonaguro）で『木材の川』の展覧会が行われ、筏流しに重要な都市の一つであったことを世間に思い起こさせた [57]。

都市の歴史は古く、青銅時代にまでさかのぼる。ブレンタ川の右岸に位置するアンガラノ（Angarano）には、起源前 11 ～ 9 世紀に使われた古代ヴェネト人の墓地がある。596 年にはランゴバルド人、774 年にはフランク人の支配に入る。この時から、ブレンタ川の左岸に都市が建設され、ソラーニャ（Solagna）、ポヴェ（Pove）といった場所に軍事目的による要塞が建設される。ローマ時代にはローマの都市計画である碁盤目の道路網（centuriazione）も敷かれ、この碁盤目に従って都市がつくられたという説もある。

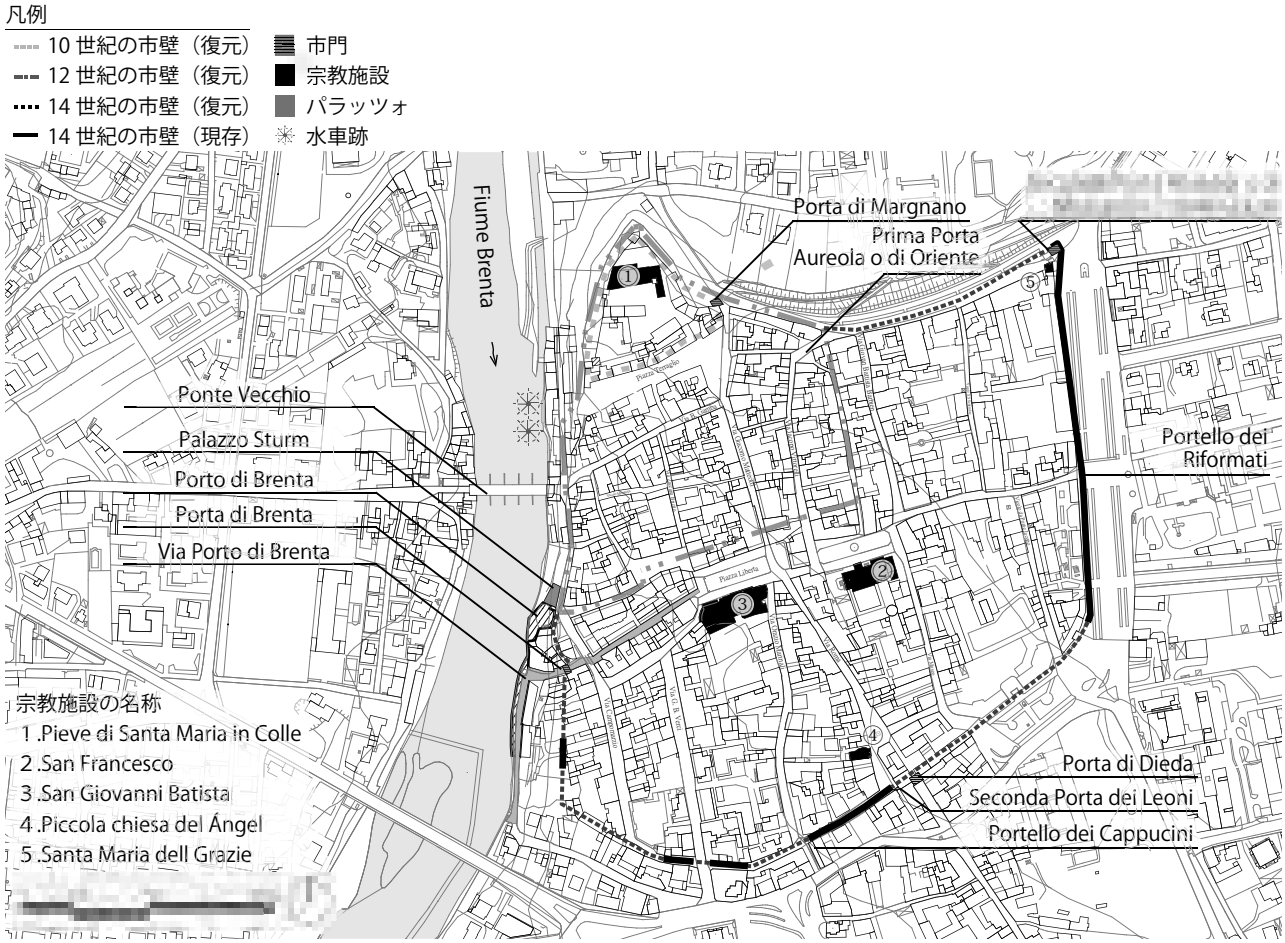


図 513　バッサーノ・デル・グラッパの都市機能の分布
Lucio Gambi (a cura di), *Città da scoprire : guida ai centri minori*, Milano : Touring Club Italiano, 1983 をもとに真島作成

バッサーノ・デル・グラッパの北側には、998 年建設のサンタ・マリア教区教会（Pieve di Santa Maria）が立地している（◆図 513）。この場所はブレンタ川に沿った崖地にあたる。ここは、10 ～ 12 世紀にかけて頑丈な壁が巡らされ、要塞の役割も果たした。現在でも、都市の中心部とは違う雰囲気が漂っている。

1175 年、集落（borgo）はトレヴィーゾの行政区域であったが、ヴィチェンツァの司教区がバッサーノ・デル・グラッパを管轄し、ヴィチェンツァ（Comune di Vicenza）が、事実上、バッサーノを支配した。この頃、すでに 11 世紀には、ドイツから南下してきた有力な貴族エッツェリーニ家もバッサーノ・デル・グラッパの政治経済に影響を与え、12 世紀末から 1259 年にかけて、支配権を握っていた。この間バッサーノ・デル・グラッパでは、司教、ヴィチェンツァ、エッツェリーニ家の間で管轄権を巡る争いが続いていたが、1259 年、公式に自治都市（Comune）を誕生させた [58]。

しかし、エッツェリーニ家崩壊後、ヴェネツィア共和国の支配下に置かれる 1404 年まで、混乱が続く。まず、1268 年までヴィチェンツァが支配し、続く 1319 年までパドヴァのゴリツィア伯爵（conte di Gorizia）領となる。1320 ～ 1340 年はヴェローナのスカリゲリ（Scaligeri）家が支配し、その後、1388 年まではパドヴァのダ・カッラーラ家に支配され、1404 年までミラノ（Milano）のヴィスコンティ（Visconti）家の支配となる [59]。そして 1404 ～ 1797 年、ヴェネツィア共和国の支配下に置かれる。

1690 年の絵 [60] には、市壁や塔のほかに、市壁の内側には宗教施設などの重要な施設が描かれており、17 世紀末の都市の骨格がこの頃確立したことがわかる（◆図 514）。また、この絵から、14 世紀に建設された市壁の位置を知ることができる。現在も所々保存状態よく残っており、建物の一部に採り込まれている場合も多い。1 m 近い市壁の残る建物は重厚な雰囲気が漂う（◆図 515）。

リベルタ広場には、ヴェネツィア共和国の象徴である獅子の象が置かれている（◆図 516）。この広場は 12 世紀の市壁の外側にあたる。広場に面して、15 世紀前半に建設されたロッジアが立地する（◆図 517）。屋根には二つの角を模したようなヴェネツィアの影響を感じさせる装飾が施され、一際目を引く。1747 年に設計された時計を配したこの建物は現在、市庁舎が置かれている。また、フレスコ画が多いのもこの街の特徴である。外観を美しく飾るフレスコ画がこの街をより華やかにしている（◆図 518）。

商業の中心地として栄えたこの街は、同時に製粉業、皮なめし工業、印刷業、絹の紡績業、陶器製造業、家具産業などの産業が発展した。また、ブレンタ川には港もあり、木材産業においても重要な場所であった。

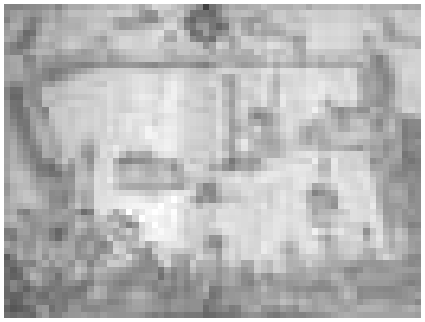


図 514　1690-1691 年　市壁、市門、城塞、水車
Museo Biblioteca Archivio, Bassano del Grappa, ACB, vol, 2.114.



図 515　市壁の遺構



図 516　獅子の彫刻



図 517　リベルタ広場に面する 15 世紀のロッジア

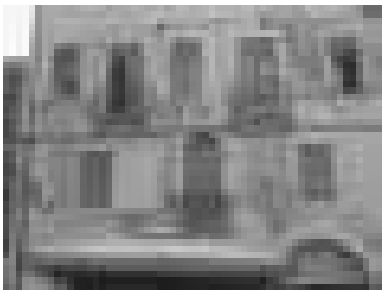


図 518　フレスコ画
（撮影：陣内）

■鳥瞰図から読みとる川港の姿

次はその川港について見ていく。市壁で堅固に守られたバッサーノ・デル・グラッパにも川港が存在した。商業都市、産業都市であったことから、この港からヴェネツィアまであらゆる商品が輸送されていたと想像される。1583 ～ 1610 年の鳥瞰図[61]や 1690 年頃の図から、橋の下流側に門が設けられていることがわかる。これは 12 世紀の市壁のちょうど外側に当たる。1726 年の鳥瞰図[62]には川港の様子が詳細に描かれており、川岸には雁木（階段状の岸）が設けられていたことも読み取れる（◆図 529）。この場所はブレンタ港（Porto di Brenta）と呼ばれ、現在もブレンタ港通り（Via Porto di Brenta）という通り名に川港だったかつての記憶が残されている。この川岸から急斜面のポルティチ・ルンギ通り（Via Portici Lunghi）方面に上る斜面には、ソランツァ門が配置されていた。この門はブレンタ門（Porta di Brenta）またはブレンタ港門とも呼ばれていた。ソランツァ（Soranza）の名前はポデスタ（podestà）のヴェットレ・ソランツォ（Vettore Soranzo）から来ている。ソランツァは港に降りる道を舗装し、16 世紀後半には門を威厳のあるモニュメントのようにつくり替えた新しくした。1866 年に壊され、現在は残念ながら痕跡を見ることはできないが、門が位置していた建物の外壁には、門があったことを知らせる看板が貼られている。

また、川港は、洗濯場としても使われていた。1916 年の写真には、洗濯をする女性の姿が写し出されており、人々の暮らしが川と近かったことを表している（◆図 520）。洗濯機が普及するまではブレンタ川を利用して洗濯をしていたという。この港には、現在も階段が残っており、直接ブレンタ川にアクセスできるようになっているが、人通りは少なく、関心のあるマニアックな人が降りて観察するくらいである（◆図 521）。

さて、ブレンタ川の様子をより理解するために、1583 ～ 1610 年に描かれた鳥瞰図[63]から読み取れることを列挙しておく。この鳥瞰図は、1583 年にフランチェスコ・ダ・ポンテ（Francesco da Ponte）によってはじめられ、1610 年に弟のレアンドロ（Leandro）・ダ・ポンテによって完成された（◆図 522）。この鳥瞰図から市壁内の建物の向き、屋根形

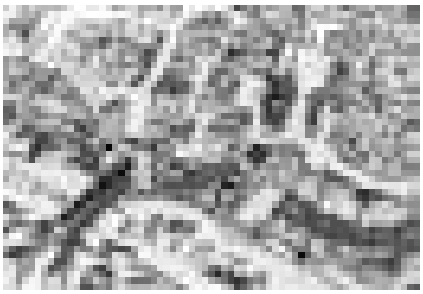


図 519　1726 年　ブレンタ港とブレンタ門
Museo Civico di Bassano, Biblioteca, 33, C.21. 1.
Bruno Passamani(a cura di), *Album bassanese : stampe e disegni di bassano e dintorni*, Bassano del Grappa : Rotary club, 1988.



図 520　1916 年　ブレンタ川の洗濯場

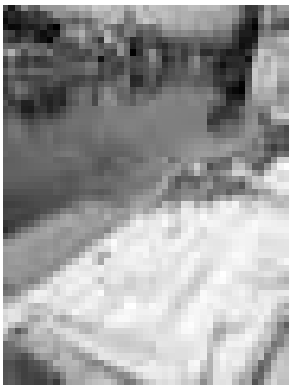


図 521　ブレンタ港の雁木

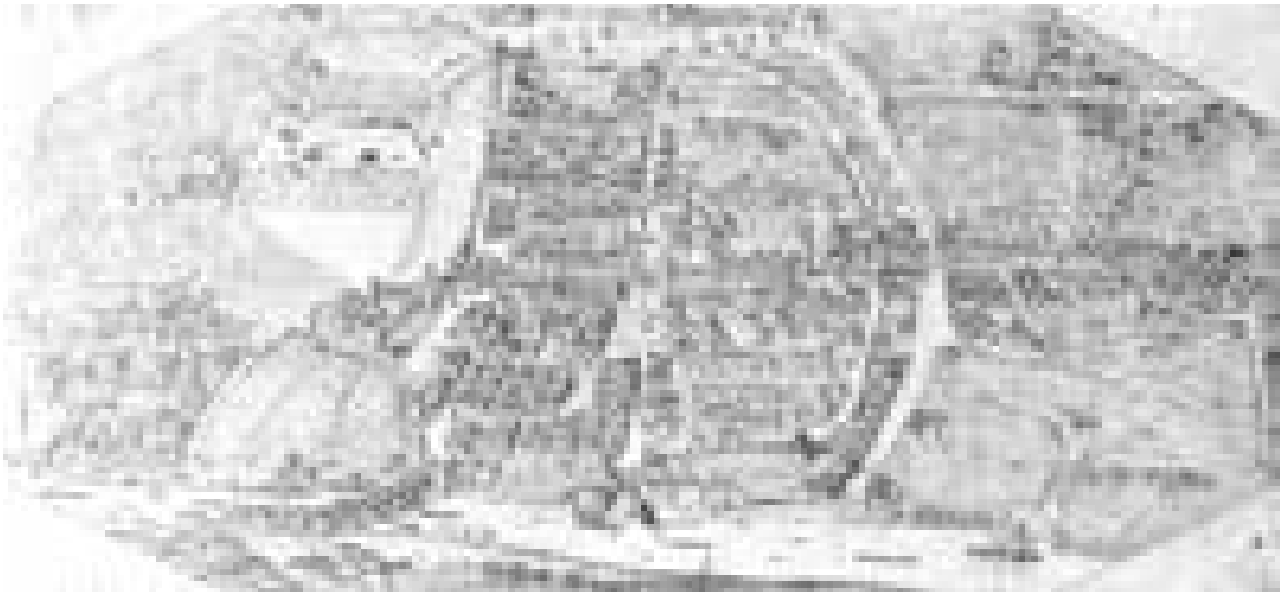


図 522　1583 ～ 1610 年　バッサーノ・デル・グラッパの鳥瞰図　　Museo Civico di Bassano, Biblioteca.

状や煙突、さらには玄関や窓など開口部まで読み取ることができる。また、市壁の外側の田園風景も描かれ、市壁の外側にも意識が及んでいたことがわかる。

ブレンタ川の上には、人の何倍もの大きさに組まれた筏がバッサーノ・デル・グラッパを通過する様子も描かれている。筏によっては7人も乗っていることが読み取れる（◆図 523）。また、舟も描かれ、バッサーノ・デル・グラッパ辺りでも、舟運があったことがわかる。70 歳前後の住民によると、かつてこの地を筏が通り、森から伐採した木をヴェネツィアまで運んでいたという。しかしブレンタ川の水を利用して、主にトウモロコシ用に灌漑用水を引いたため、水量が減ってしまい、さらには水力発電所の建設により、筏流しは難しくなったという。

また、鳥瞰図からもう一つ重要なこととして、橋より上流側には水車が描かれ、ブレンタ川の水を利用して産業が興っていたことも確認できる（◆図 524）。1816 年の絵画や 1916 年の写真から、同じ建物に水車が設置されており、長い間、同じ場所で水車が利用されてきたことがわかる（◆図 525、526）。現在も同じ建物が建っているものの、水車は取り外されている（◆図 527）。しかしながら、水路や底の落差などの水車を回していた当時の仕組みは残っており、かつての趣を感じ取ることができる（◆図 528）。イタリアでは、こうした本来の機能を失った施設でも、むやみに取り壊すことなく、現在のニーズに合わせて改築し、使い続けているのである。

鳥瞰図の右端の橋より下流には、ブレンタ川に浮かべられた舟水車が描かれている（◆図 529）。水量も速さもあるブレンタ川の水の力を直接動力のエネルギーに転換した面白い事例である。ブレンタ川では川に杭を打つのも、水車を利用した装置が使われていた（◆図 530）。このように、バッサーノ・デル・グラッパでは、ブレンタ川をあらゆる場面で利用しながら、繁栄してきたのである。



図 523　1583 ～ 1610 年　筏、舟　*Ibid.*

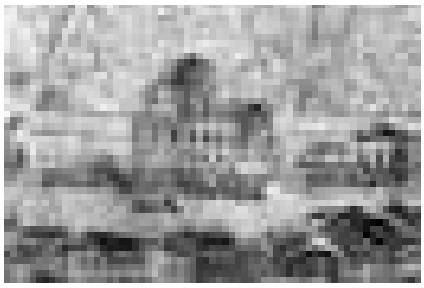


図 524　1583 ～ 1610 年　水車のある産業施設　*Ibid.*

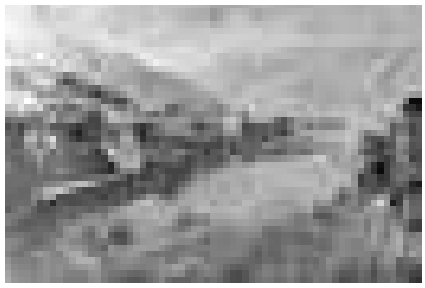


図 525　1816 年　ブレンタ川の筏流し、舟運、水車のある施設、洗濯場
B. Passamani (a cura di), *op.cit.*, p.93.



図 526　1916 年　舟運、水車のある産業施設（右）



図 527　水車が配置されていた産業施設

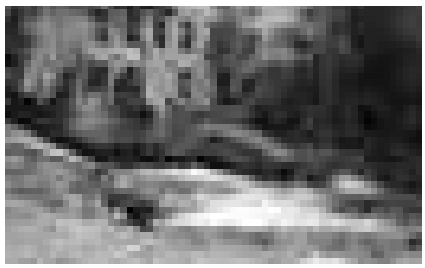


図 528　水車の設置跡　落水
（撮影：M. Dario Paolucci）

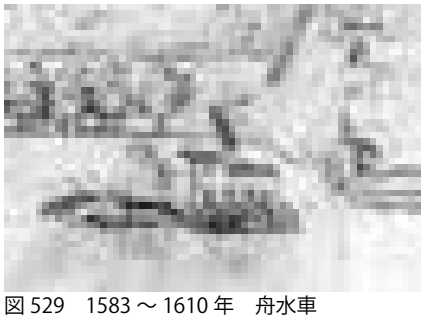


図 529　1583 ～ 1610 年　舟水車

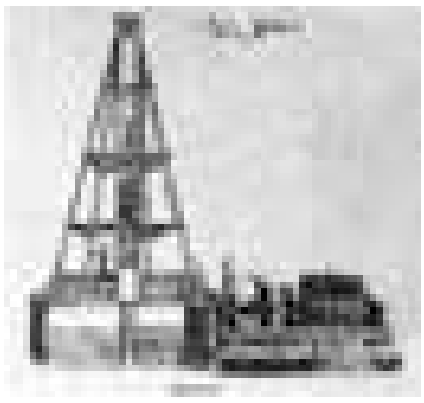


図 530　1750 年　ブレンタ川の杭を打つ装置
Museo Civico di Bassano, Biblioteca, 258, B.4.
B. Passamani (a cura di), *op.cit.*, p.29.

ヴェネツィア（Venezia）



図 531　ヴェネツィアの位置　（作成：真島）

筏はついに目的地であるヴェネツィアにたどり着く（◆図 531）。本土から長い時間をかけてヴェネツィアまで運ばれてきた木材は、ヴェネツィア内で消費され、また外国へ輸出された。ヴェネツィア内の用途は、国営造船所での造船をはじめとして、街中の造船所（スクエーロ）での造船、建物の基礎のための木杭、住宅用の建材、航路用の杭など多義に渡る（◆図 532）。またヴェネツィアは群島であるがゆえに、島の護岸を補強する資材としても木材が使われてきた。そのなかでも海の侵食を防ぐためには膨大な数の木杭が使用されてきた。17 世紀には、ヴェネツィア共和国内で木材を供給することができず、諸地域から木材を購入し、不足分を補ってきた。その購入先の一つがチズモン川流域である。高価な木材を使って護岸の修繕しなければならなかったことで、莫大な経費がかかり、国費に相当な重圧であったという。この問題を解決するべく、18 世紀初頭には石造の堤防プロジェクトが持ち上がった。この石造の堤防は「ムラッツィ」と呼ばれ、1740 年から 1782 年にかけて、リドやペッレストリーナで建設された[64]。その結果、木材の購入を軽減できたと推測される。



図 532　航路を示す杭

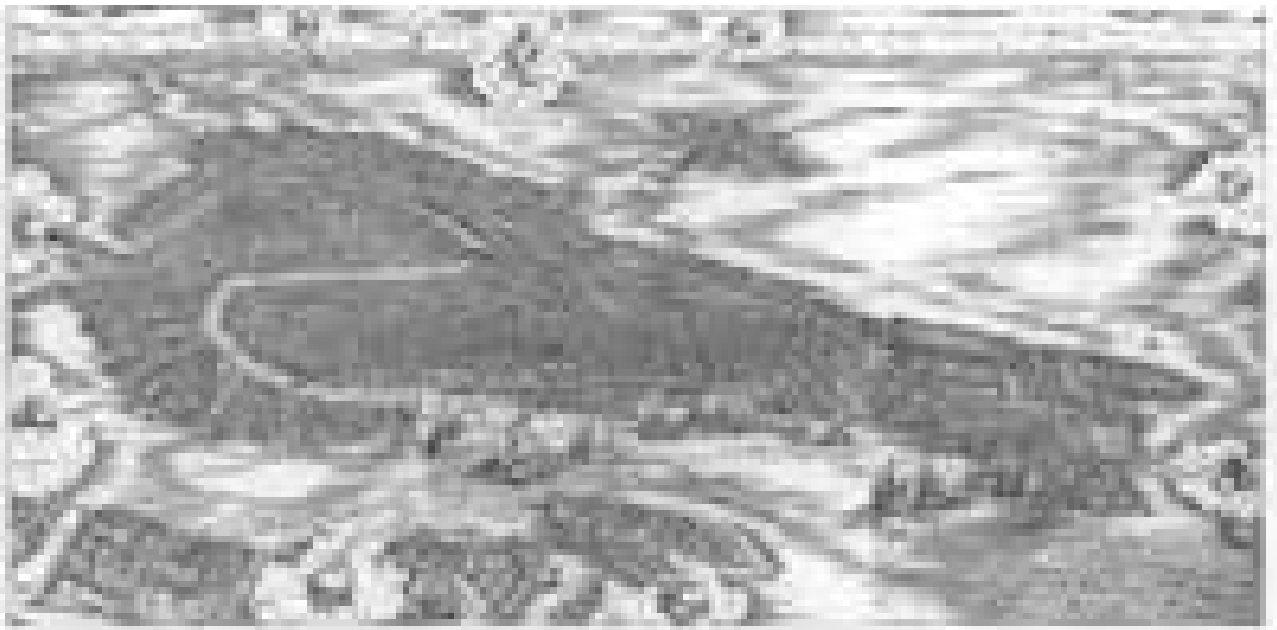


図 533　15 世紀末のヴェネツィア　1500 年出版　ヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図　　ヴェネツィア、Museo Correr.

ヴェネツィアの木場は、河川の河口の位置に合わせて、ヴェネツィア本島の南側と北側の２個所にあった（◆図 533）。１個所は現在の通り名に残っているフォンダメンタ･ザッテレ（Fondamenta Zattere）である（◆図 534）。ここは、ヴェネツィア本島の南側に河口があるブレンタ川から運ばれた木材の集積地であった。15 世紀末のヴェネツィアを描いたヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図から、筏の上に商品を載せていることが読み取れ、ワイン樽のようなものが描かれている。フォンダメンタ･ザッテレは、かつて木材倉庫が並んでいた。1808 年の不動産台帳からも木材倉庫があったことがわかっている。現在は大空間の木材倉庫をリノヴェーションし、大学の図書館として活用されている例もある（◆図 536）。もう１個所の木場は、ヴェネツィア本島の北側で、現在のフォンダメンテ・ノーヴェに当たる（◆図 535）。この木場には、ピアーヴェ川から運ばれた木材が届いた。フォンダメンテ・ノーヴェも木材置き場や倉庫が多く、現在は、倉庫をレストランにリノヴェーションし、人気を集めている。19 世紀後半にヴェネツィア港が都市の西側に整備されると、資材置き場は都市の西側に集約されるようになると推測される。さらに 1917 年にヴェネツィアの本土側にマルゲーラ港が整備されると、次第に資材置き場もマルゲーラ港に移動し、ヴェネツィア本島内の木場は姿を消してしまう。

しかしながら、ヴェネツィアは現在も木材無しでは成り立たない。護岸の基礎には木材が使われており、定期的なメンテナンスが必要であり、常に、街中のどこかで修復作業を見かけることができる（◆図 537）。また、舟運都市ヴェネツィアでは、係留用の杭や航路を示す杭など様々な場面で木杭が活用されている（◆図 532）。かつての木材輸送のルートは変わってしまったが、今もなお、ヴェネツィアは木材に支えられ成り立っているのである。このように、ヴェネツィアと周辺地域との関係を捉え直すなかで、ヴェネツィアにとって必要不可欠な木材に着目して、筏流しにより形成されてきた地域構造を再構築する視点は極めて重要である。

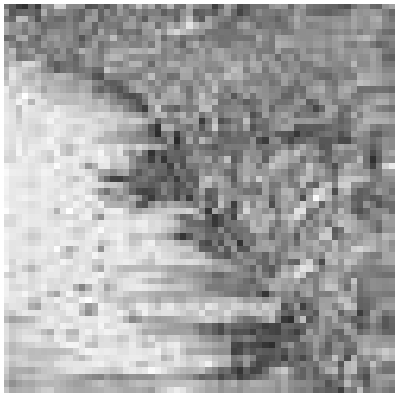


図 534　15 世紀末　ザッテレ　*Ibid.*



図 535　15 世紀末　フォンダメンテ・ノーヴェ側の木場　*Ibid.*



図 536 木材倉庫をリノベーションした図書館



図 537　現在も行われる杭のメンテナンス

３．ブレンタ川を利用した産業

多様な産業

豊富な水量のブレンタ川では、水車の動力を利用して様々な産業が興ってきた（◆図 538）。水車に関する研究の第一人者であるマウロ・ピッテーリによると、かつてバッサーノ・デル・グラッパからドーロの間だけで、400 の水車を用いた製造所があり、1000 基もの水輪があったという [65]。その水車の多くは小麦や大麦などの穀物の製粉に用いられていたものであり、製粉所のあった場所には、現在も地名などにその名前が残っている。たとえば製粉所のヴェネト方言であるモリーノ（Molino）に由来するモリーニ（Molini）、モリーネ（Moline）、モリネーリ（Molinèri）などが挙げられる。水車の活用は幅広く、製粉のほかに、精米所ではもみ殻をとる脱穀機の動力として用いられた。また、木槌やハンマーで金属を叩く際の動力として水車を用いる鍛冶工房もあった。羊毛に代表される織物業でも、不浸透性のフェルトを生産するための木槌で生地を強く打つ縮絨機（gualchiera）に水車の動力が活用された [66]。

バッサーノ・デル・グラッパでは、紡績工場でも水車の動力が利用された。ブレンタ川上流に注ぐチズモン川沿いのプリミエーロ渓谷では、桑が生産され、蚕が育てられた。その蚕で糸を紡ぎ、絹を生産したのである。また、バッサーノ・デル・グラッパには製紙工場も存在し、木材をペースト状にするために水車の動力が利用された。この街で生産された紙は良質であったという [67]。水車の立地には三つの方法があった。一つはブレンタ川沿いに水車を配し、川岸に産業の用途に合わせた施設を設置する方法である。もう一つはブレンタ川から水を引き、用水路の上に水車を配する方法である。そして最も特徴的な方法が、台船に水車を設置してブレンタ川上に浮かべ、川の水を直接利用する舟水車という方法である（◆図 539）。舟の上に水車と小屋を設置し、そこで生産するという、非常に効率のいい方法である反面、洪水で水の勢いが増したときには危険が伴う方法でもある。1789 年には、ブレンタ川に水車を配した平底船を浮かべ、ブレンタ川の水をポンプアップし、橋の南側の絹の紡績工場と橋の北側の製造所に水を送る装置も計画されていた [68]（◆図 540）。

さらに 18 世紀からバッサーノ・デル・グラッパでは、皮革製品業においては、動物の皮を取り扱うのに必要なタンニンを抽出するために、バロニアガシの実（ghiande di vallonia）を粉砕する動力としても水車が利用されていた [69]。

また、砂利を粉々にする水車は、ノーヴェ（Nove）とアンガリアーノ（Angariano）の間に多く分布する陶器製造所で見ることができる。そのほか、オリーブ・オイルの搾油用にも水車が利用された。

このように、水量の多いブレンタ川流域では、あらゆる産業の動力として水車が使われてきた。ここでは、その代表例として、陶器製造業で有名なノーヴェを取り上げる。中流域のノーヴェでは、ブレンタ川の水を引いて水路をつくり、人工的に水をコントロールして、安定した動力を得る方法が採られている。この中流域の代表的な手法に着目したい。

さて、ブレンタ川沿いには、水車を活用した産業以外にも特徴的な産業がある。それは、レンガ工場や石灰工場である。工場の煙突は独特な形をしており、地域を代表する風景を生んでいる。その例として、バッサーノ・デル・グラッパ市の南端に位置する石灰工場も取り上げる。

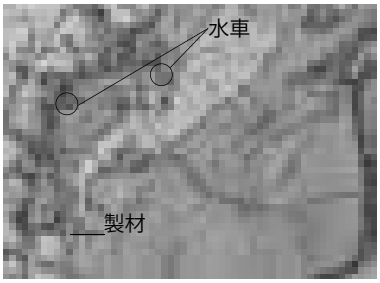


図 538　1798-1805 年　用水路で水車を活用していたことがわかる
Anton von Zach.

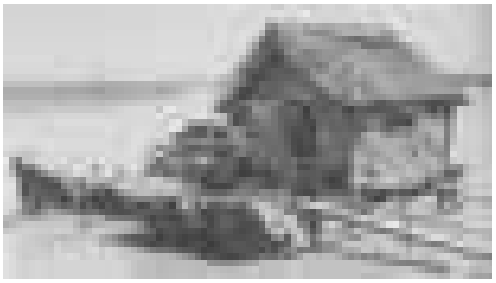


図 539　舟水車
Giuseppe Badin, *Storia di Dolo documenti ed Immagini*, Venezia : la Press, 1997.

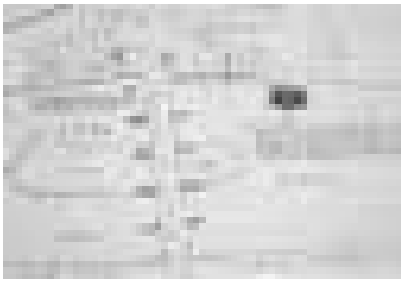


図 540　1789 年　平底船に水車を配した装置と川沿いの紡績工場の平面図
それぞれの工場にも水車が備えられている。
A.S.Ve., *Beni Inculti, Tv*.
Gina Fasoli (a cura di), *Atrante storico delle città italiane, veneto : Bassano del Grappa*, Bologna : Grafis Edizioni, 1988, p.76.

ノーヴェ
（Nove）



図 541　ノーヴェの位置　（作成：真島）

ブレンタ川に沿って、バッサーノ・デル・グラッパの南西に位置するノーヴェ（Nove）はヴィツェンツァ県に属し、人口は 5000 人程度の小さな街である（◆図 541 ～ 543）。市街地はブレンタ川から離れた街道に平行して南北に伸びており、古くは街道の西側に建物が立地していた。かつてこの地域一帯は、ノーヴェの北西に位置したマロスティカ（Comunità di Marostica）に属していた。すでに 14 世紀には数家族が住んでおり、そのなかのトマゾーニ（Tomasoni）家は耕作地を所有し、ブレンタ川から引いた用水路で製材や製粉を行っていた。これは後にこの地に多大な富をもたらし、集落形成にまで発展した産業の出発点である [70]。この集落はその後、1404 年からヴェネツィア共和国支配下に置かれた。

ノーヴェは陶器製造の街として広く知られ、日本にも輸出される。この地での陶器製造は 18 世紀に本格的に開始された。17 世紀、ヨーロッパでは中国製の陶器が流行し、需要が高まっていた。そこに目を付けたヴェネツィア共和国の商人達は、オランダ人の陶工を招き製造方法を模倣した。1728 年、ヴェネツィア共和国は、陶器の国内生産を奨励するために陶器製造業者に対して、税の優遇措置を施した。ジョヴァンニ・バッティスタ・アントニボン（Giovanni Battista Antonibon）は 1727 年、ノーヴェで開業し、これをきっかけにノーヴェはヴェツィア共和国にとって重要な陶器製造業の街となったのである。さらに G. B. アントニボンは 1732 年に、全ての税が 20 年間免除される特権を得た。1738 年、息子のパスクアーレ・アントニボン（Pasquale Antonibon）は父の陶器

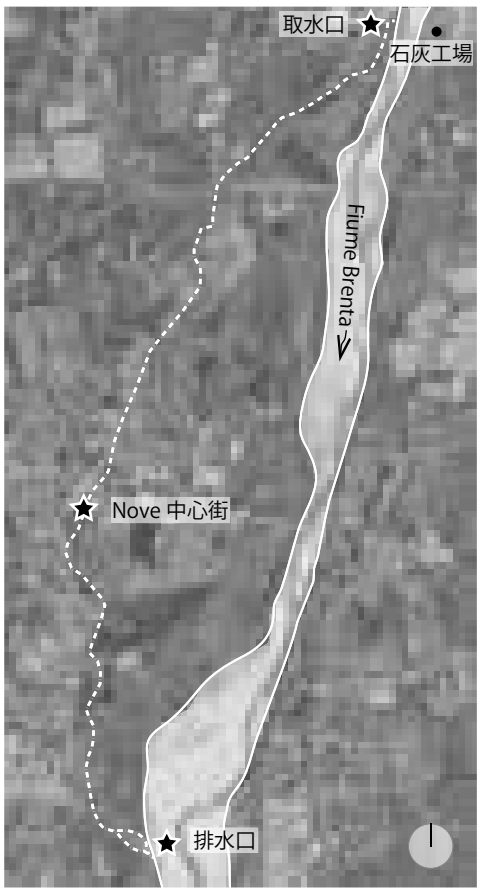


図 542　ブレンタ川と用水路の関係（作成：真島）



図 543　ノーヴェの水車の分布（作成：真島）

製造を継ぎ、これまでより安価な陶器を実現させたことで、1762 年、大事業に発展させ、1770 年にはイタリア全土に広がった[71]。

ノーヴェは陶器製造業で繁栄し、1875 年には陶器芸術学校（Istituto Statale d'Arte per la Ceramica）を創設した。また、セラミック博物館には、1650 年から 20 世紀までの陶器が保管され[72]、ほかには、アントニボンによって生産された陶器も展示されている。現在でもノーヴェには、陶器製造所や販売店が多く、ノーヴェ市主催でイベントも開かれる。

県道 52 号線に平行するブレンタ川からの用水路には、陶器製造の工房や販売店が並ぶ。その一つにストリンガ社（Ceramiche Stringa）がある。ここには、その昔バッチン製造所（mulino Baccin）が立地しており、水車を動力にして、陶器の原料となる石（sassi）を砕いていた（◆図 544）。その当時の仕掛けは、今もそのままガラス張りにして展示されており、実際の歯車やそれに接続された木槌の大きさに目を引く（◆図 546）。水車は最初木製だったが、金属製に代わり、現在は金属製の水車が展示されている。ストリンガ社は四つの製造所（mulino）と、陶器を焼く窯を所有していたという。1960 年代前半まで日本にも輸出していた。

ほかにもこの用水路には、かつて水車が設置してあった形跡がいくつか見られる（◆図 545）。水路をまたぐように立地する陶器販売店（Bottega del Ceramista）では、店のオーナーによると 1964 年にこの店を建設する際、用水路から水車の跡が発見されたという（◆図 547）。また、ここから少し南に下ると、製粉所を示すモリーノ・ヴェッキオ（Molino Vecchio）通りがあり、その付近には、水車が連続して配置されていた跡が見受けられる。そして、河口付近には、のこぎりを意味する通り（Sega Vecchia）もある。

このように、ブレンタ川の水を引いた用水路で産業を興していた様子は、1701 年の史料[73]からもうかがい知ることができる（◆図 548）。ノーヴェで用水路の計画を示す史料には、たくさんの用水路が描かれており、ブレンタ川の水をコントロールしていたことがわかる。1701 年の史料には、バッサーノ・デル・グラッパ出身のロッシ（G. Rossi）が所有する五つの水車を配した大きな工場が描かれている。また、ヴェネツィア出身のディエド（Diedo）が所有する製造所には、毛織物業で必要な縮絨機（gualchiera）に用いられた二つの水車が描かれている[74]。18 世紀初頭のノーヴェは、ヴェネツィア共和国の重要な手工業生産の中心地となり、それが現在も続いているである。

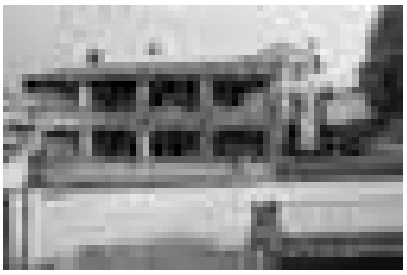


図 544　元バッチン製造所
（撮影：M. Dario Paolucci）

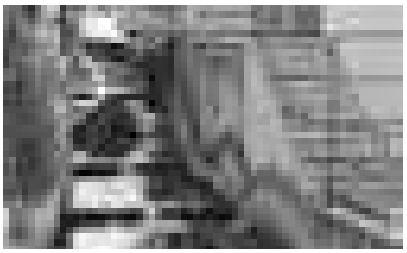


図 545　水車が設置されていたと思われる跡



図 546　元バッチン製造所の石を砕く装置



図 547　用水路をまたぐ店舗

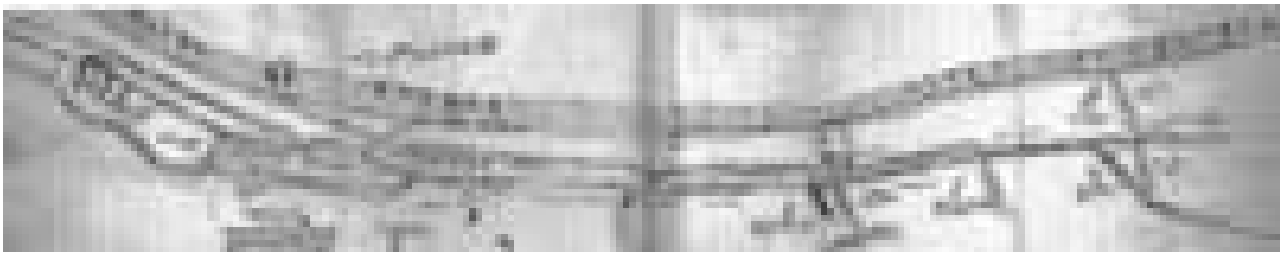


図 548　1701 年　ノーヴェの用水路の絵地図　Archivio di Stato, Bassano del Grappa, *Raccolta mappe*.
G. Caniato et al. (a cura di), *Il Brenta*, op.cit., pp. 290-291.

バッサーノの煙突

ブレンタ川流域の街には印象的な煙突がいくつか見られ、バッサーノ・デル・グラッパ市の南端のエリアにも煙突が二つ聳え立つ。これが石灰工場である[75]（◆図 550）。ブレンタ川がすぐ側に流れる特徴的な立地である（◆図 549、551、552）。ここでは、石灰の生産が行われていた。二つの煙突は玉石を燃やし、石灰にするのに必要な炉と煙突が組み合わさったものである。南側の煙突は 1780 年代に建設されたが、現在は利用されていない。文化財認定を目指し、煙突を保護するように建物で囲まれているのが特徴的である。北側の煙突は 20 世紀初頭に建設されたもので、最も特徴的なことは、石灰生産のためにブレンタ川が活用されていることである。そこで、ここで行われる石灰生産の過程と併せて川との関係や工場の特徴を探りたい（◆図 553 ～ 555）。



図 549　石灰工場の位置（作成：真島）


図 550　ブレンタ川の対岸から見た石灰工場
中央に太い煙突とその右側に木の陰に隠れて低い煙突が見える。

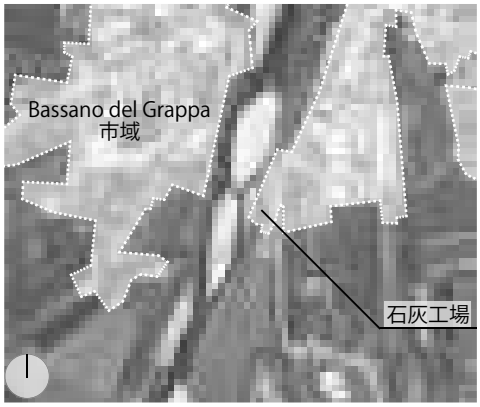


図 551　石灰工場の立地（作成：真島）


図 552　ブレンタ川（左）と石灰工場（右）

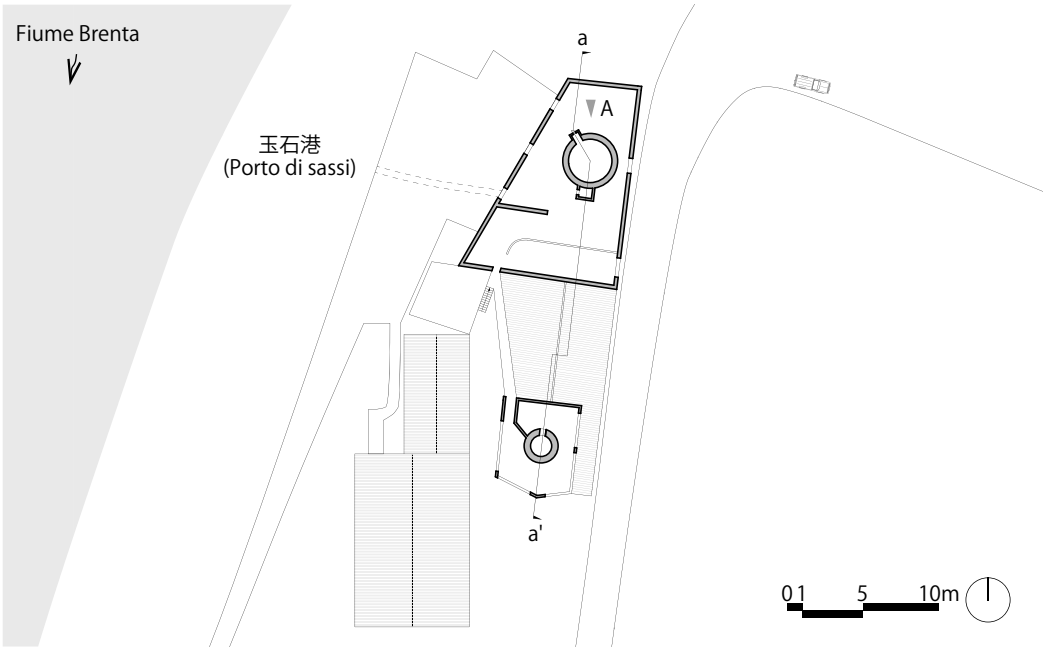


図 553　石灰工場２階平面図（作成：真島）

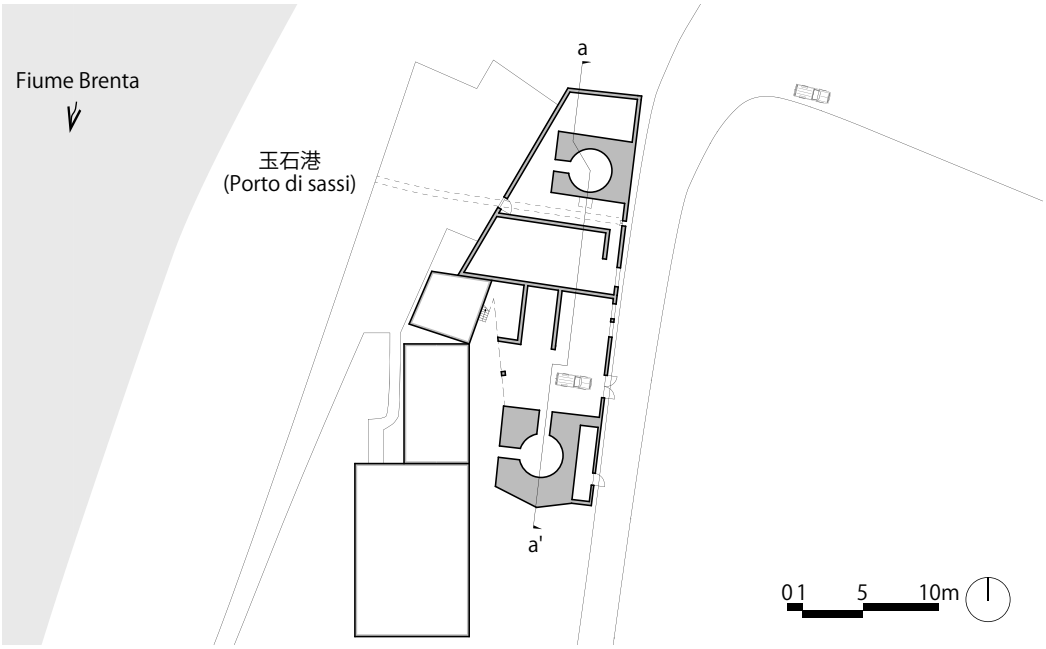


図 554　石灰工場１階平面図（作成：真島）

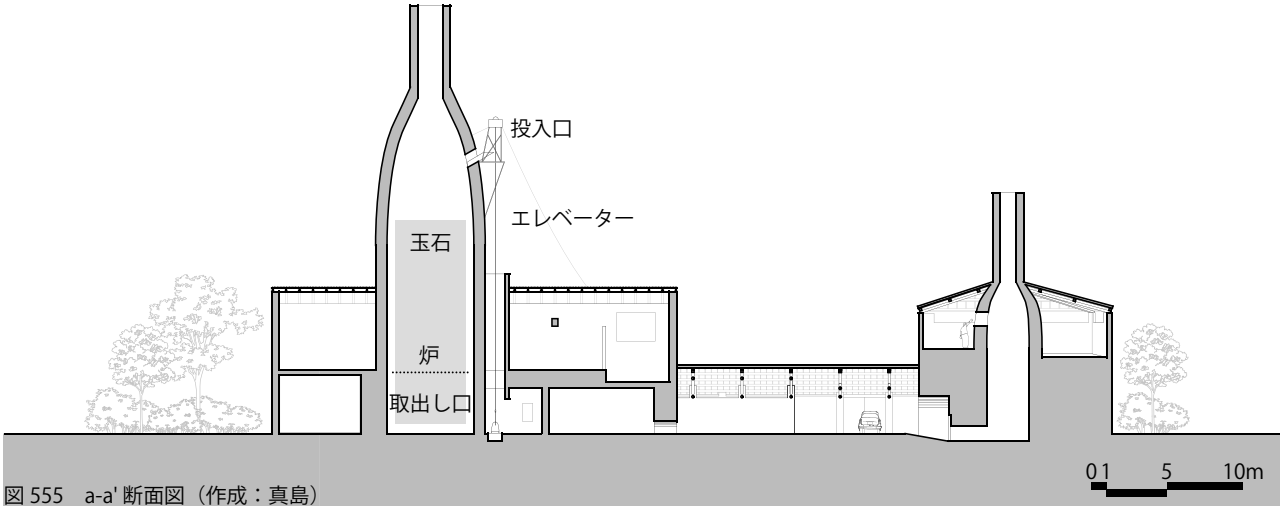


図 555　a-a' 断面図（作成：真島）

まず、石灰生産のためには原料となる石材が必要となる。石材はブレンタ川の川底の玉石である。原材料の玉石が、工場の側の玉石港（porto di sassi）に集められる。玉石港と工場はトロッコで結ばれているため、集められた石材を容易に建物内部に搬入できるようになっている（◆図 556、557）。川の側に建てられる理由がここにある。

次に、トロッコに載せられた玉石は建物内部のエレベーターによって煙突上部の投入口まで上げられる（◆図 558、559）。1000 個もの玉石が投入され、炉は埋めつくされる。これらの玉石は 2 階にある炉で 24 時間、 1 万℃の高温の火にかけられる。そのため、炉の部分は耐火性のある特別なレンガを使用する工夫がされている（◆図 560）。

最後に、石灰を取り出す工程であるが、生産された石灰は 1 階にある取り出し口から 100 個ずつ取り出される。しかし、投入された時に 2 階より下に溜まったものは火があたらないため、石灰にはならない。生産された石灰を 1 階の取り出し口から順々に取り出すことで、炉より上にある玉石が徐々に下に落ち、 2 階の炉に達した時に火にかけられる仕組みである。最終的に生産される石灰は 100 個程で、投入した石の数の 1 割ほどと少ないが、この工場の石灰は非常に軽く、自重の 90％もの水を吸い込むほど乾燥した石灰が作られている。工場主によると石には男性と女性があるそうで、男性の石は全く軽くならないが、女性の石は 10 分の 1 の軽さになるという（◆図 561）。

良質な石灰生産には施設のメンテナンスも怠ることが出来なかったため、 1 年に 1 回はボローニャから職人を呼び、点検をしてもらっていたという。そうしたこともあって、工場自体は現存し、印象的な風景を生み出しているが、別の地域にあった川沿いの工場は 1960 年代頃から徐々に閉鎖し、取り壊されてしまったという。この工場は川とのつながりの深い石灰生産が繁栄していた時代を伝える貴重な施設である。



図 556　石灰工場西側（撮影：道明）


図 557　石灰工場と川を結ぶトロッコ


図 558　石材を 2 階にあげる昇降機


図 559　1 階と 2 階をつなぐ昇降機（見上げ）


図 560　2 階の石材投入口（A 地点より）


図 561　石灰生産に使用される玉石（女性）

４．ヴェネツィア―パドヴァ間の舟運

使われ続ける舟運ルート

ブレンタ川はヴェネツィアと本土とを結ぶ重要な役割を担ってきた。とりわけ、ヴェネツィアとパドヴァを結ぶ区間は、物資や乗客を輸送する舟が頻繁に往来していた。ブレンタ川沿いには貴族の邸宅や別荘の建ち並び、「ブレンタ川の岸辺（Riviera del Brenta）」と呼ばれ、品のある風景が広がった。また、ドーロ（Dolo）やミーラ（Mira）、オリアーゴ（Oriago）といった川港も発展した（◆図 562）。

ヴェネツィアからパドヴァへは、まずブレンタ川でストラ（Stra）まで上り、ストラからピオーヴェゴ（Piovego）運河を通って、パドヴァへ向かう[76]（◆図 563）。ピオーヴェゴ運河は、ブレンタ川の付け替えの工事が行われる以前の 1201 ～ 1210 年に、すでに建設されていた[77]。これは、パドヴァ－ヴェネツィア間の舟運ルートの短縮が目的であった。この運河の掘削により、安定した水路でストラ－パドヴァ間の航行が可能となった。

ブレンタ川は重要な川の道である一方、度々氾濫する暴れ川でもあった。またラグーナ内に大量の土砂の堆積をもたらすことで、水循環を悪化させ、疫病が発生する原因にも繋がった。ブレンタ川の河口はヴェネツィア本島のすぐ近くに注いでいたことから、それを回避するために、早くも 14 世後半には、ブレンタ川の河口を付け替える工事が行われた。この時、ブレンタ川の本流はフジーナからサン・マルコ・ボッカ・ラマ島（Isola di S. Marco Bocca Lama）の方に河口を付け替えられ、マラモッコ港に流すよう整備がなされた[78]。それと同時にフジーナを航行するパドヴァ－ヴェネツィア間の舟運ルートも守られた。フジーナには、水位差の航行を解消するために「フジーナの貨車」と呼ばれる装置が設置された。この装置はすでに 15 世紀中頃には存在していたという。18 世紀中頃の絵図[79]には、馬が舟を持ち上げる装置を回している様子も描かれている（◆図 564）。

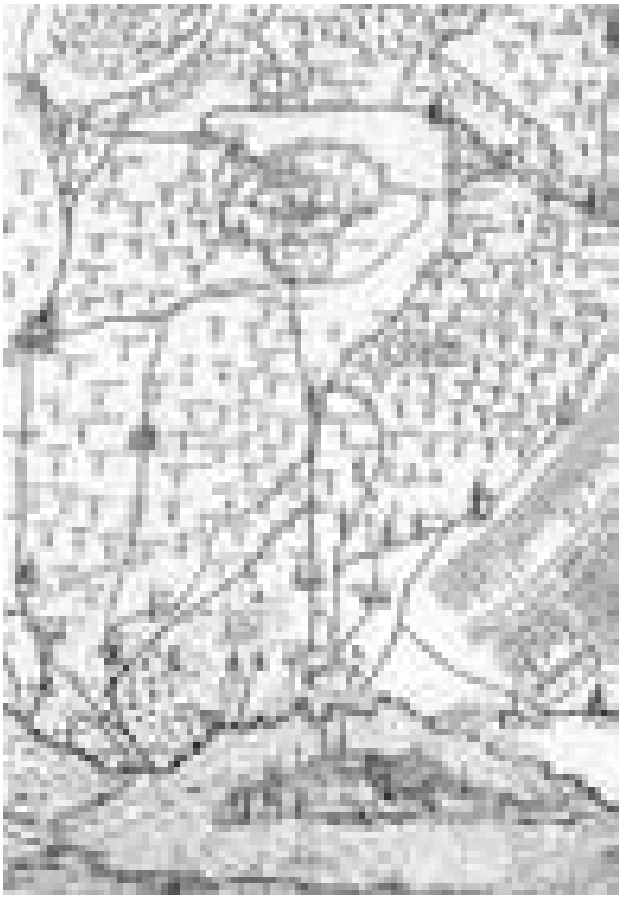


図 562　1678 年 ヴェネツィアからパドヴァの地域
Comune di Padova, set. Musei e bibl. R.I.P. XLII 5418.
G. Badin, *op.cit*., p.14.

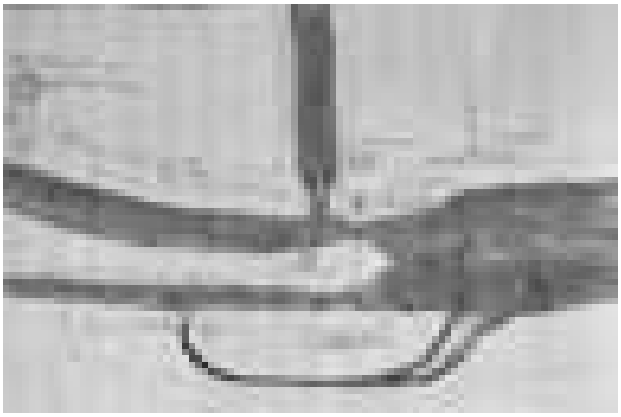


図 563　1757 年　ストラ　水路の合流点
A.S.Ve, *S.E.A., Brenta*, b. 40, dis. 8.

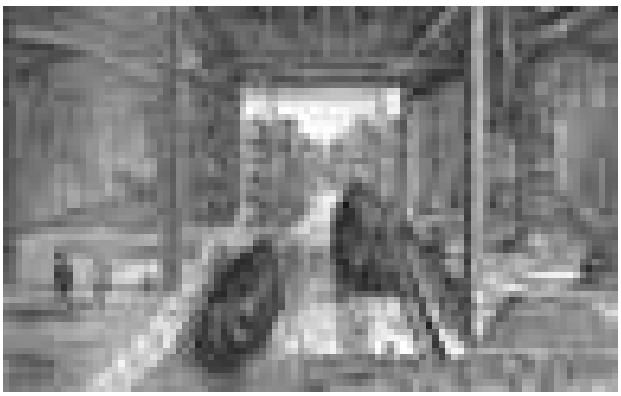


図564　18世紀中頃　フジーナの貨車、フジーナにあったという、水位差のある運河に舟を渡す装置
ヴェネツィア、Museo Correr.
G. Caniato et al. (a cura di), *Il Brenta*, op.cit., p.271.

さらに 15 世紀半ば、ドーロから本流を分岐させて、サンブルゾン（Sambruson）方面に流し、ルーゴ（Lugo）を通り、ラグーナに注ぐサンブルゾン運河（Sborador di Sambruson）を計画した。しかし計画は変更され、結局、1507 年、ドーロからサンブルゾンを通り、キオッジア付近に注ぐブレンタ・ヌオーヴァ運河（Taglio Brenta Nuova）に付け替えられた[80]。この時も、本流を分岐させ、土砂の堆積をヴェネツィア本島から遠ざけながらも、フジーナに注ぐかつてのブレンタ川の流路は維持されたのである。旧ブレンタ川流路が維持された理由は容易に想像でき、ヴェネツィア本島からブレンタ川沿いの地域を結ぶ重要な航路であったからである。この流路を維持するため、本流となったブレンタ・ヌオーヴァ運河と旧ブレンタ川の本流との間に生じた水位差を解消すべく、ドーロには閘門が建設された。この閘門により航路は維持され、同時にドーロは川港として発展した。ここでは、そのドーロを取り上げ、ブレンタ川沿いの小集落が、河川の付け替えによってヴェネツィアを支える要の都市になっていく様子を詳しく見ていく。

そして 1610 年には、ミーラでさらにブレンタ川を分岐させるヌオヴィッシモ運河（Taglio Nuovissimo）が計画され、ここでも閘門が建設され、旧ブレンタ川の本流の航路が維持された[81]（◆図 565、566）。

ミーラからさらに下ると、モランツァーノ（Moranzano）という川港がある。この街はヴェネツィアからフジーナを通ってブレンタ川を上ると、初めて出会う閘門のある街である（◆図 567）。ここで閘門にも少し触れておくと、ブレンタ川では、川の付け替えを行うと同時に閘門を建設し、航路を維持してきたのだが、その閘門の脇には必ずと言っていいほど、飲食のできるオステリアが立地する。水位を調整する閘門の通航には、ある程度の時間がかかる。そのため人々は閘門の開閉を待ちながら、オステリアで飲み、交流を楽しむ時間が流れたのであろう。また、オステリアは商談の場としても重要な機能を果たしていたという。



図 565　18 世紀　ミーラ
Ibid., p.248.



図 566　2013 年　ミーラのかつての閘門
（撮影：M. Dario Paolucci）



図 567　1750 年頃　モランツァーノの閘門
G. Caniato et al. (a cura di), *Il Brenta*, op.cit., p.250.

このモランツァーノの閘門は、ラグーナの海水とブレンタ川の淡水が混じる場所でもある。1766 年の史料[82]には、校門を境に「海水（Brenta salsa）」と「淡水（Brenta dolce）」が記載されている（◆図 568）。このことから、かつてヴェネツィアの飲料水は、ブレンタ川でも海水の上がってこないモランツァーノよりも上流で汲まれていたと考えられる。その後、1561 年、ドーロからモランツァーノまでブレンタ川を分岐させて、飲料用の水路（セリオラ）を引くことが決定された[83]。このセリオラの水はモランツァーノから船でヴェネツィアまで運ばれ、ヴェネツィアの住民を支える重要な役割を担っていた。セリオラについてはドーロのところで詳しく見ていきたい。

最後に、ブレンタ川のイメージとして一般的に知られている貴族の別荘（ヴィッラ）にも触れておく。モランツァーノの閘門を航行し、蛇行するブレンタ川をさらに上ると、ストラまで荘厳な別荘が立地する。たとえば、マルコンテンタ（Malcontenta）に立地するヴィッラ・フォスカリ（Villa Foscari）やストラに立地するヴィッラ・ピザーニ（Villa Pisani）などの豪華な別荘が多数挙げられる（◆図 569）。ヴィッラ・フォスカリは、16 世紀のパラーディオの代表作で、ブレンタ川に向かって舞台のような大階段が施されている。貴族の別荘が建設された 16 ～ 18 世紀は、ヴェネツィアの貴族は経済基盤を海上交易から農業にシフトさせていた。そのため、別荘のなかには、背後に広がる大庭園のほかに農場も備えていた。また、河川の付け替えと閘門の建設により、ブレンタ川は安定した流れと舟運を獲得したことで、ブレンタ川に沿って、貴族が安心して暮らせる環境を確保できたと考えられる。

また、安定した流れを確保できたブレンタ川では、現代のように舟にエンジンの無い時代、川を上る舟を人や馬が引っ張っていた。1930 年頃の写真には馬がまだ活躍していた様子が収められている（◆図 570）。

現在では、夏季にヴェネツィアーストラ間の観光船が運航しており、途中、豪華絢爛な別荘も見学でき、ヴェネツィア貴族と同じ空間を体験できる（◆図 571）。また、船の上からブレンタ川の岸辺（Riviera del Brenta）の風景を楽しむ贅沢な時間が流れ、ブレンタ川に沿った草の道が馬で舟を引っ張っていた当時の様子を想像させる。残念ながら、楕円形の特徴的な閘門は閉鎖され、20 世紀初頭の直線的な閘門を利用することにはなるが、やはり車社会とは全く違うゆっくりとした時間の流れを感じることができる。さらに、運河に架けられた数個所の回転橋の開閉を待つのも舟運の楽しみの一つである（◆図 572）。こうした、以前ほど使われなくなった水路を保存し、観光船を運航させることで、周辺地域の価値も維持されるのではないだろうか。

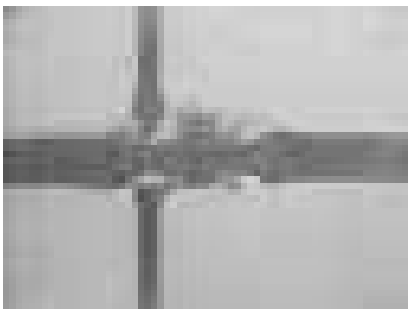


図 568　1766 年　モランツァーノの閘門
A.S.Ve, *S.E.A., Brenta*, b. 42, dis. 6.



図 569　1940 年代　マルコンテンタに立地するフォスカリ家の別荘（Villa Foscari）
Museo della Navigazione fluviale.



図 570　1930 年頃　オリアーゴ（Oriago）辺りのレステーラ（restera）
Museo della Navigazione fluviale.



図 571　ヴェネツィアーストラ間の観光船



図 572　回転橋

ドーロ
(Dolo)



図 573　ドーロの位置　（作成：真島）

ヴェネツィアとパドヴァを結ぶ川の道に沿って位置するドーロ（Dolo）は、ヴェネツィア共和国との結びつきが強い（◆図 573）。集落の起源は古く、古代ローマ以前にさかのぼるとされる。古代ローマ以前には、現在のブレンタ川の前身であるメドアクス（Medoacus）川が流れ、その河川に沿ってドーロの集落も存在したという。残念ながら史料では確認されていないが、漁師や農民、羊飼いが住んでいたといい伝えられている[84]。

ローマ時代には、パドヴァと同様の歴史をたどり、西ローマ帝国の崩壊で蛮族の侵入を受け、ダ・カッラーラ家の支配下に置かれた[85]。

15 世紀初め、ヴェネツィア共和国の支配下に入り、治水事業を通して都市が大きく変わっていくことになる。史料では、15 世紀（1425 年 6 月 15 日の日付）の手紙からドーロが存在していたことがわかり、カ・デル・ボスコ（Ca' del Bosco）はそれ以前の世紀からあったとされている[86]。そして、1540 ～ 1551 年にかけてヴェネツィア共和国が建設した製粉所によって、経済的、社会的な発展を遂げる。

現在は人口約 1 万 5 千人と少ないが、国内外から観光客の訪れるブレンタ川沿いの可愛らしい街である（◆図 574）。

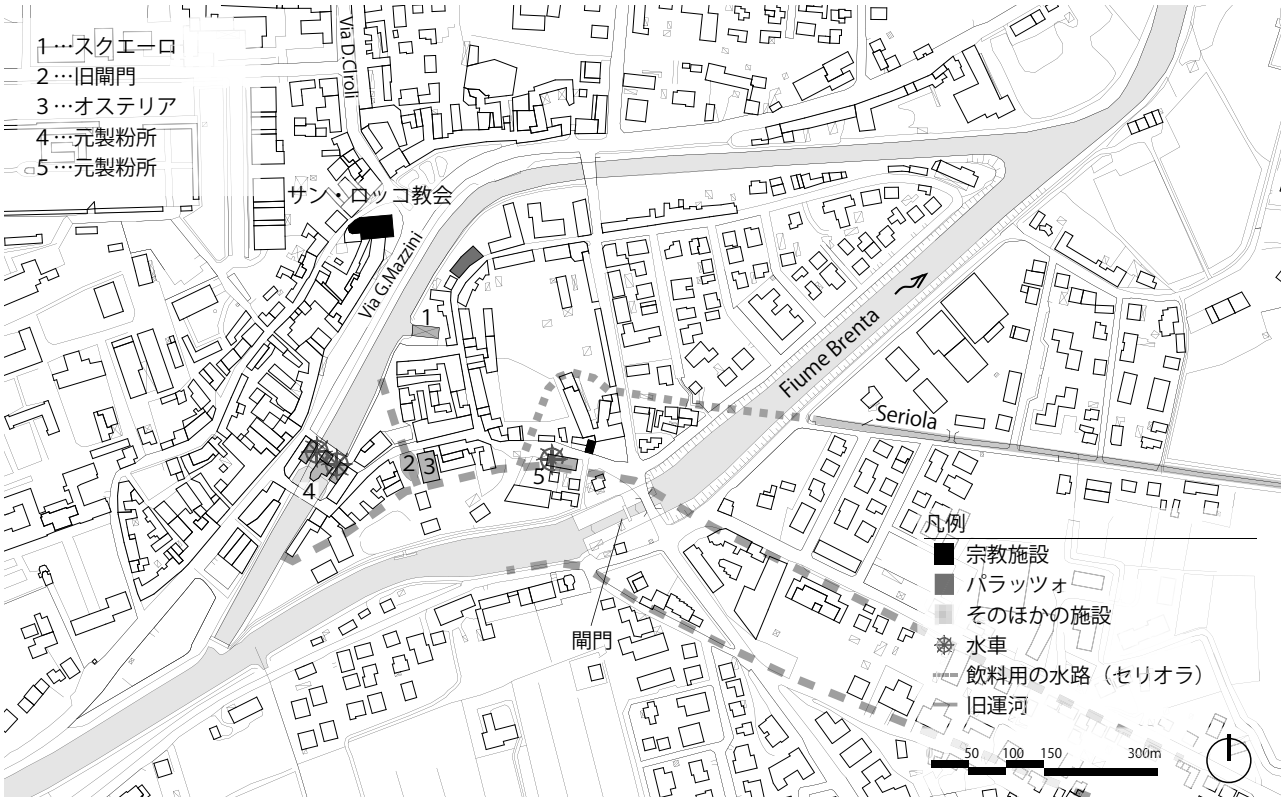


図 574　ドーロの都市機能、運河跡

ドーロには周辺のどの場所からも見える建物がある。それはブレンタ川の左岸に立地するサン・ロッコ教会である（◆図 575、576）。教会の史料から 1572 年にまでさかのぼることができる[87]。その教会の正面は、ブレンタ川に向けられ、ドーロの都市の玄関口として威厳を誇っている。ここでサン・ロッコ教会の位置について考察してみる。まず 16 世紀後半の地図[88]から、教会は集落の下流側に立地し、当時は集落の端にあったことが読み取れる（◆図 577）。このサン・ロッコ教会から製粉所周辺まで建物が高密であることから、ブレンタ川の左岸に集落が形成され、河川沿いの道に沿って建物が立地したと考えられる。1830 年の不動産台帳（カタスト・アウストリアコ）の地図を見ると、サン・ロッコ教会から北側に伸びる道に沿っても建物が集中して立地しており、この道は内陸の都市とをつなぐ重要な街道であることがわかる（◆図 578）。つまり運河沿いの道、内陸の都市を結ぶ道、ブレンタ川という川の道、これら三つの結節点であることから、サン・ロッコ教会は重要な場所に位置しているのである。



図 575　18 世紀　サン・ロッコ教会の立地する川沿いの立面図
Gianfranco R. Baldan, *Ville Brenta: due rilievi a confronto 1750-2000*, Venezia : Marsilio Editori, 2000.

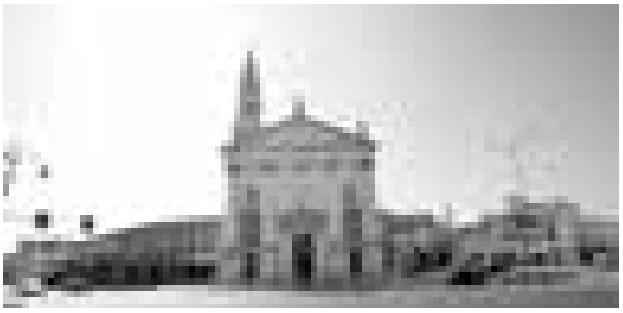


図 576　サン・ロッコ教会正面



図 577　16 世紀後半　閘門、製粉所、セリオラ、教会が描かれている　A.S.Ve, *S.E.A., Brenta*, dis. 52/A.
G. Badin, *op.cit*., p.13.

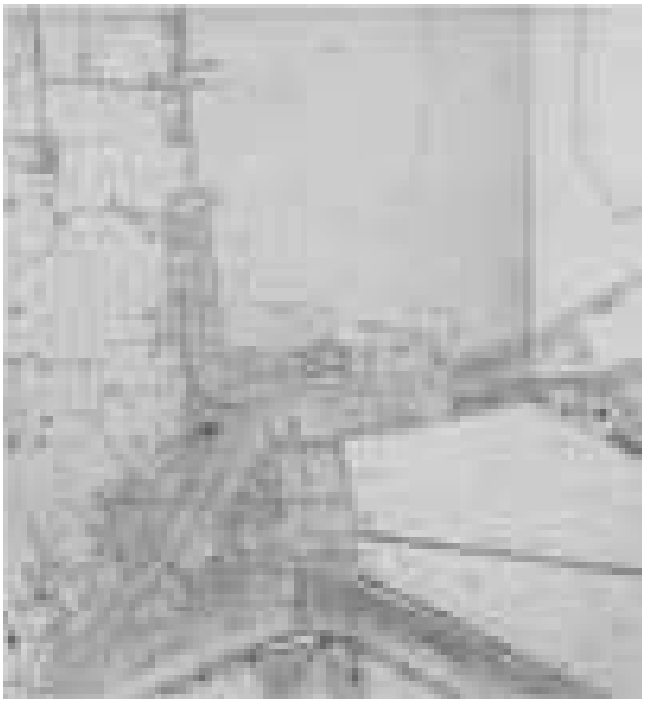


図 578　1830 年の不動産台帳の地図

ところで、サン・ロッコ教会に付随する鐘楼は、街のシンボルでもある。その鐘楼はヴェネツィアのサン・マルコ広場に建つ鐘楼とよく似ているが、ヴェネツィアの鐘楼の高さを超えてはならない決まりがあったという。ヴェネツィアからブレンタ川を上る際に見えてくるこの鐘楼は、ドーロに近づいたことを知らせていたであろう。

さて、川港のドーロらしい施設にも触れておく。サン・ロッコ教会の対岸には、造船所（スクエーロ）が位置している（◆図 579、580）。かつてヴェネツィア本島内にもいくつもスクエーロがあり、そのほとんどが中心部から離れたカンナレージョ地区やドルソドゥーロ地区に集中していた。ここドーロでもスクエーロは集落の中心部から離れ、ブレンタ川の右岸に立地していた。18 世紀の絵画でもしばしば描かれ、ドーロの代表的な風景としても取り上げられていることがわかる。もともとは 2 棟あり（◆図 581）、現在はそのうちの 1 棟がドーロ市によって修復され、維持されている（◆図 582）。もう 1 棟はレンガ舗装のみ残っている。魚の骨のように並べられたレンガ舗装は、ヴェネツィア本島内でも極わずか残っている古い舗装のデザインである（◆図 583）。この舗装はブレンタ川に向かってスロープ状に続いており、舟を扱うスクエーロの特徴でもある（◆図 584）。こうした、かつてヴェネツィア共和国の川港として栄えていた都市の遺構を見出せることが現在のドーロの魅力の一つである。

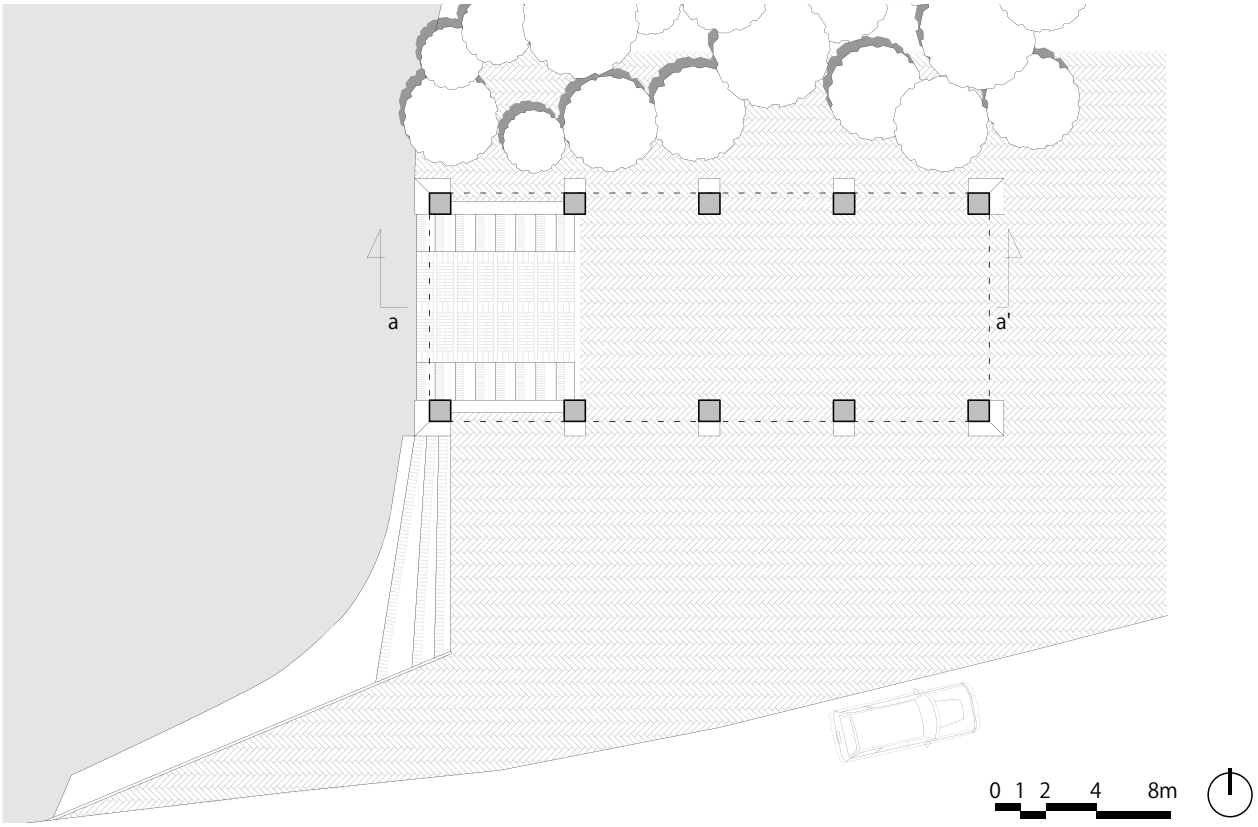


図 579　スクエーロ平面図　　（作成：真島）

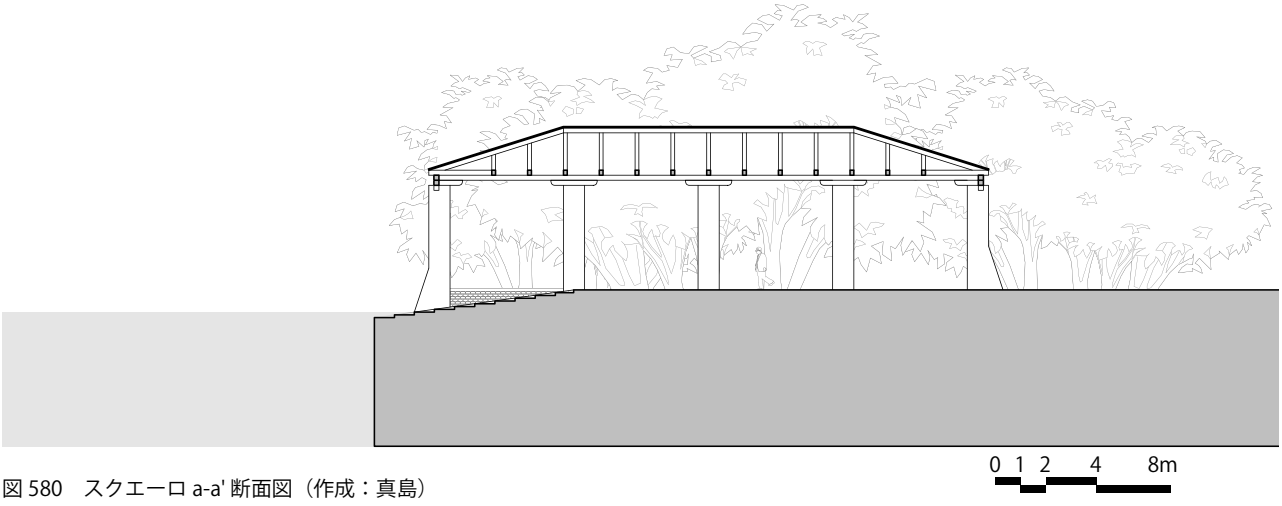


図 580　スクエーロ a-a' 断面図（作成：真島）



図 581　18 世紀　スクエーロの立地する川沿いの立面図
もともとは 2 棟あったとされている
G. R. Baldan, *op.cit*.



図 582　現存する施設と跡地
レンガの舗装のみ残されている

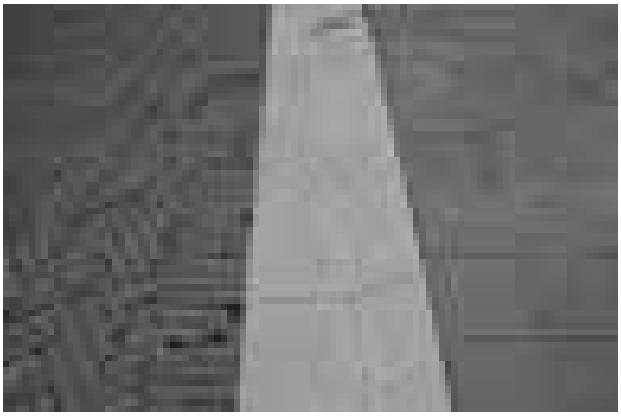


図 583　スクエーロの境界線
スクエーロの場所には魚の骨のように敷設された舗装が残されている

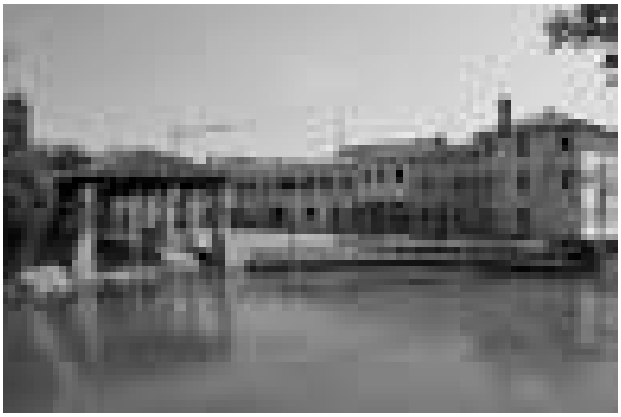


図 584　現存するスクエーロの遺構



図 585　16 世紀の河川と運河の流路
V. Favero, R. Parolini, M. Scattolin (a cura di), *Morfologia storica della laguna di Venezia*, Venezia : Arsenale, 1988.

■ブレンタ・ヌオーヴァ運河と閘門の建設

ここからはドーロの形成過程を見ていく。その出発点がブレンタ・ヌオーヴァ運河の建設である。

ヴェネツィア・ラグーナ内に注ぐブレンタ川の河口は、ヴェネツィア本島のすぐ北側に位置しており、川から運ばれてくる土砂の堆積により、ラグーナ内の水循環を悪化させていた。当時、ヴェネツィアではペストの流行により多くの人口を失ってきたが、その原因の一つとして、ラグーナ内の水循環の悪さが挙げられていた。そのため、土砂を多くもたらすブレンタ川の河口をヴェネツィア本島から遠ざけるよう、河川の付け替え工事が度々行われ、最終的にはキオッジアの南側を通り、アドリア海に直接流れ込むように整備された。

1450 年頃には、ドーロでブレンタ川を分岐させ、サンブルゾン（Sanbruson）を通り、マラモッコ港（Porto di Malamocco）方面へ本流を流す計画が決定する[89]。

1507 年には、さらにヴェネツィア本島から遠ざけるようにブレンタ川の河口を付け替える計画が決定する。これがブレンタ・ヌオーヴァ運河またはブレントン運河（Taglio della Brenta Nuova o Brenton）である（◆図 585、586）。この運河のおかげで、ブレンタ川による土砂の堆積は、ヴェネツィア本島からより遠ざかり、本島内の水循環を保ったと考えられる。

また同時に、ブレンタ川はブレンタ・ヌオーヴァ運河を本流にしながらも、ヴェネツィアとパドヴァとをつなぐ重要な舟運のルートであるため、ミーラ方面へ流れるこれまでの水位をある程度保つ必要があった。この問題は、ブレンタ川の下流とブレンタ・ヌオーヴァ運河とを楕円形の閘門で接続することで解決された（◆図 587、589）。閘門の出入口

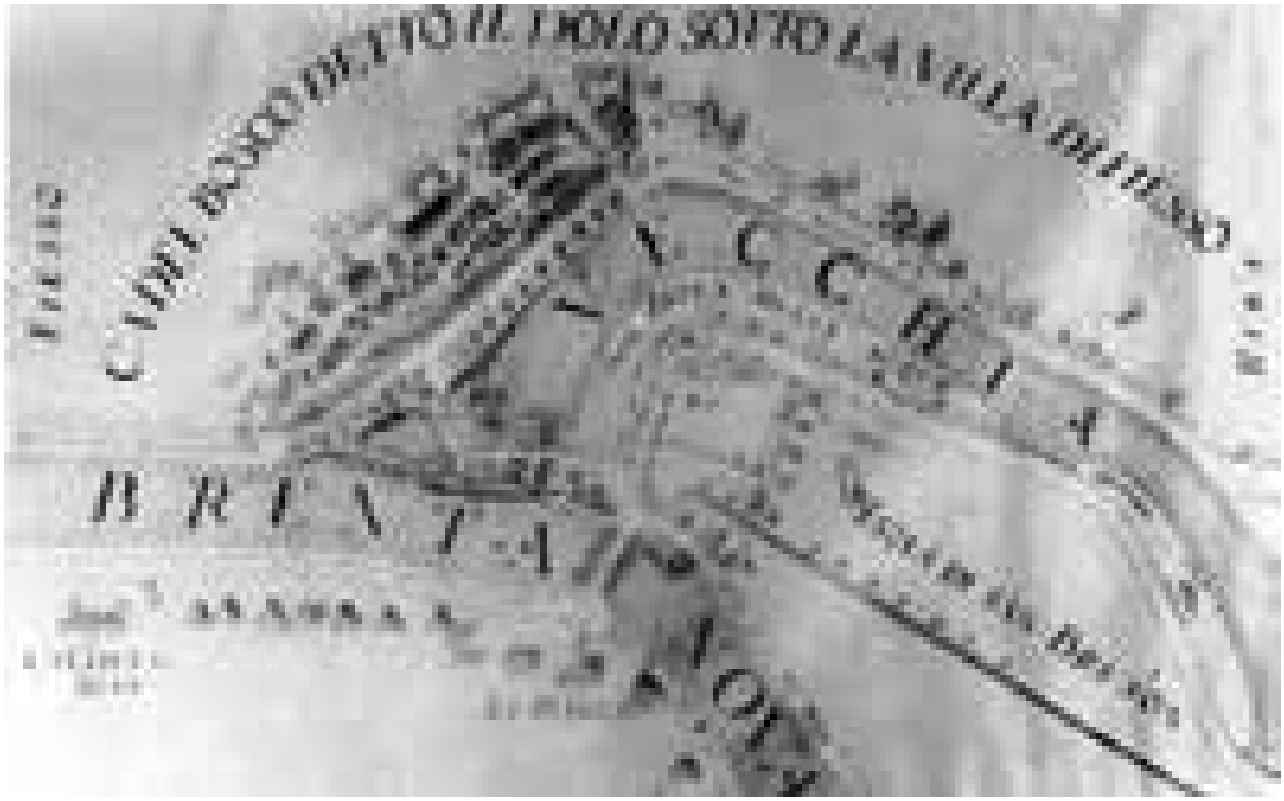


図 586　17 世紀末～ 18 世紀初頭　閘門、製粉所、セリオラ、教会が描かれている
G. Badin, *op.cit*., p.12.

に木造の扉を設ており、水位を調整する仕組みになっている。たとえば、下流から上流へ航行する場合、まず水位の低いブレンタ川の下流から、運河側の扉が閉まっている閘門に入る。楕円形の閘門に舟が入ったのを確認した後、下流側の扉を閉める。そして、ブレンタ・ヌオーヴァ運河から閘門に水を流し込み、ブレンタ・ヌオーヴァ運河と同じ水位になるまで水を溜め、運河側の扉を開け、上流へと航行する仕組みである。上流から下流へ航行する場合は、逆の作業になる。これは、パナマ運河方式と呼ばれ、現在でもブレンタ川で利用されている。当時は門の開け閉めは人力で行われたため、水位を調整する時間は非常に長かったと推測される。また、閘門のなかに入る舟の数も限られることから、閘門の通航待ちもあっただろう。そのため、この閘門の周りは、自然と人の憩う場所に発展したと考えられる。それを裏付けるものとして、閘門のすぐ脇に立地するオステリアというお酒を飲むことを中心とした飲食店が挙げられる（◆図 588）。ここでは、長旅による乗客や船頭の疲れを癒す場だけでなく、商談の場でもあった。

この楕円形の閘門は現在でも確認することができる（◆図 590）。埋め立てられてはいるが、人が通行できるようになっており、舟が航行していたかつての姿をそのままとどめている。また、閘門の脇に立地したオステリアの建物も壁面にアーチを残し、当時の様子を思い起こさせる。さらに、閘門の通航税に関する石盤も保存されている（◆図 591）。その石盤には、上流から来る舟と下流から来る舟に分わけて料金設定をしており、ブルキオ（burchio）やゴンドラ（gondola）といった舟の種類でも料金が異なるようである。また、この閘門を通ってすぐ上流のストラ、そしてパドヴァ、さらにはヴィチェンツァ、エステ（Este）、モンセリチェ（Monselice）のようなブレンタ川以外の河川沿いの街との交流もあったことがわかる。こうして、閘門のおかげでヴェネツィアとパドヴァやそのほかの街をつなぐ重要な舟運は守られ、同時にドーロがヴェネツィア共和国の重要な川港として発展するきっかけとなったのである。

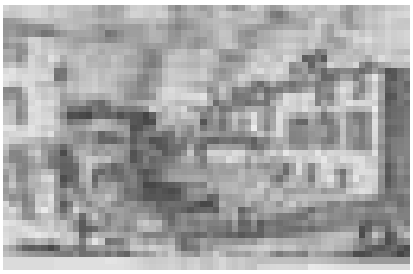


図 587　18 世紀　閘門を航行する舟
ヴェネツィア、Museo Correr.
Ibid., p.31.

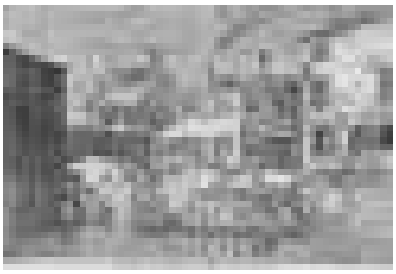


図 588　閘門の脇に立地するオステリア
ヴェネツィア、Museo Correr.
Ibid.

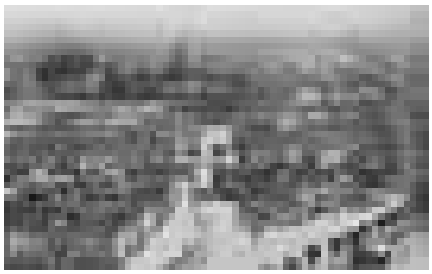
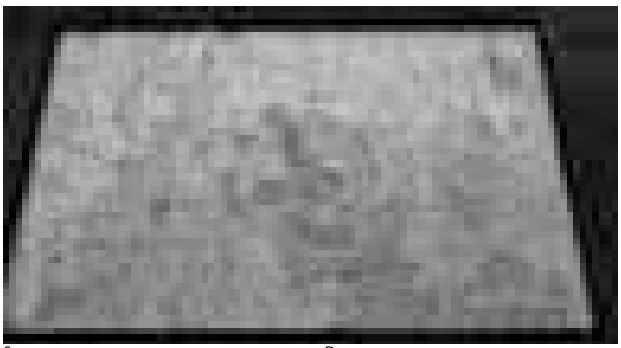


図 589　1930 年頃　埋め立てられる以前の閘門
Ibid., p.30.



図 590　2013 年　閘門とオステリアの遺構　　（撮影：須長）



Sx	Dx
... Quanto devono pagar le barche alle porte	Tariffa di quanto devono pagar le barche...
...	A ch ... dele porte del Dolo....
....	Della ⋯ detto loco oltre la⋯ non
...	..ssino ... custodi delli medesimi
...	Pescue .. Qual si sia protesta....
...	dA chi si sia sotto pena di prigion ...
.. pena di prigion	Galera ad arbitrio degli ill et ⋯ signo.. savi
....del magistrato	Et essecutori alle acque de ordine ...
....barche da padova all'andar in suso	A chi ⋯ et universale intelligentia ⋯
... Soldi otto ..	Si ⋯ affissa barche da Padova andar in su
A venir in zo niente	Soldi 4
Le barche ...frassene? Vicenza Este	A venir in zo niente
Monselice all'andar in su soldi otto correnti	Barche da Vicenza Frassene Este Monselice
A venir in zo 5	Andar in su soldi quattro
Burchi all'andar in su soldi 12	A venir en zo soldi 3
Venir en zo 6	Burchi andar in su soldi otto
Le barche da Stra Paghino soldi otto	Venir en zo soldi quattro
Le peote 6	Zattere per portada soldi cinque
Le gondole da liza fusina all'andar in su 6	Peote
Al venir en zo niente	Gondole da lizza a fusina in su soldi due
Gondole de gentiluomeni 5	Gondole de gentiluomeni soldi quattro
Zattere paghino per pasada 4?	Et da tutte le barche e altri legni
Data 19 agosto 1666	Che sarano tirati con alzaia soldi 2
	Data 19 agosto 1666

図 591　通航税を記載した石盤　（撮影：P. Dario Paolucci）

■小麦の国営製粉所（molino demagniale）の建設

治水事業に伴い、ブレンタ川の上流側と下流側で水位差が生じたことを利用して、ヴェネツィア共和国の管理の下、1535 年に小麦の製粉所の建設を巡る議論が起こり、1540 年に建設が開始された。そして 1551 年に完成した[90]。

この頃、ヴェネツィアの人口は 10～15 万人に及んだ。当時のロンドンの人口は 3 万人、パリは 5 万人であったことから、ヴェネツィアがいかに大都市であったかがわかる。ドーロの製粉所は、この人口増加による大量の食糧供給の役目を果たし、またヴェネツィア共和国内外にも輸出され、一大産業を築いたのである。

それまでは、ヴェネツィア本島に近い本土のメストレ（Mestre）で水車を利用した製粉が行われていた。メストレを流れる河川もラグーナに注いでおり、水車によって沈殿物が溜まると、結果的にラグーナの水循環に悪影響を及ぼす状況が生じていたのである。そこで、常にラグーナの水循環を重要視してきた、キオッジア出身の C. サッバディーノ（Cristoforo Sabbadino）は、沈殿物の溜まりやすい製粉所をラグーナからより遠い場所に移転しようと計画した[91]。1550 年に C. サッバディーノによって描かれた製粉所の計画図がある[92]（◆図 592）。この計画図には、四つの製粉所が描かれ、ドーロを一大生産拠点にすることを想定していたことがうかがえる。

製粉所は 16 世紀までヴェネツィア共和国に所有され、その後は民間に貸され、最終的には民間に売却された。1740 年頃のカナレットの絵では、中心に製粉所を据え、水車の迫力を伝えている（◆図 593）。その周辺には人々の賑わう光景も広がり、さらにブレンタ川ではゴンドラや帆船、ブチントロなど様々な舟が行き交っている様子も描かれ、ドーロの華やかな時代を物語っている（◆図 594）。

しかし 19 世紀末には製粉所としてはすでに機能しておらず、1901 年に公共事業として再建された。

現在、製粉所はバール兼レストランとして、水の流れと音を聞きながら食事や会話を楽しむ場に蘇っている（◆図

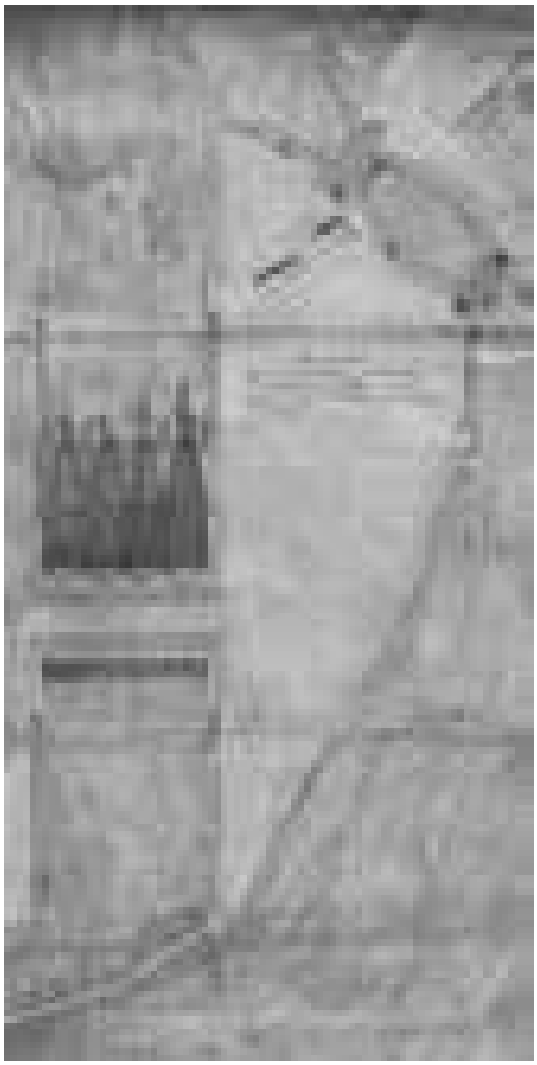


図 592　1550 年　製粉所の計画図
（クリストフォロ・サッバディーノ作成）
A.S.Ve, *S.E.A.*, Disegni, *Brenta*, dis. 16



図 593　1740 年頃　賑わいのある製粉所周辺
上流側から製粉所を見ている。　G. Badin, *op.cit*.



図 594　1750 年頃　製粉所
左岸（右側）には現在と同じ場所に小祭壇（capitello）が描かれている。製粉所の傍にはしばしば小祭壇が置かれる。
ヴェネツィア、Museo Correr.
Ibid., p.38.

595、596）。この店は、従業員の親が 1994 ～ 1995 年頃、水車を設置して製粉所を再生し、2001 ～ 2002 年には、現在の店を開業したという [93]。元製粉所の周辺は、今では若者や観光客に人気のスポットとして夜も賑わっている（◆図 597）。こうした歴史的遺産を活用した空間が、現代建築にはない迫力をもち、街の中心となっているのである。

■飲料用の水路（セリオラ seriola）

ドーロにはもう一つ重要な役割があった。それはヴェネツィアに飲料水を供給することである。ヴェネツィアは水に囲まれていたが、島から成ることから常に飲料水に悩まされてきた。このことはヴェネツィア貴族のM・サヌート（1466 -1536 年）の『日記』にも指摘されている [94]。ヴェネツィア本島では、ポッツォ（pozzo）という雨水を貯める貯水槽を広場や邸宅の中庭など街の至る所に設置し、島に降った雨を全て飲料水や生活用水に有効活用する工夫がされてきた。しかし、それだけでは充分な飲料水を確保することが難しかった。そこで、ブレンタ川の海水の上がってこない場所まで行き、淡水を直接汲んでヴェネツィアのポッツォまで舟で運んでいたのである（◆図 588）。その場所がここドーロであった。

1561 年にブレンタの水を分岐させることが決定された [95]。その後、ドーロからモランツァーノまでブレンタ川からの水路が整備される（◆図 589）。モランツァーノはヴェネツィア本島に近いラグーナの水際付近に位置する。水はモランツァーノからヴェネツィア本島へは舟で運ばれ、ヴェネツィアの貯水槽に供給された。この水路をセリオラと呼ぶ。

取水口はかつて架けられていたジュデッカ橋の下にあり、、ここを神聖な場所として意味づけるように、「都市のための飲料水（HINC URBIS POTUS）」と記載された石盤と聖マルコの獅子の彫刻が設置されていた（◆図 600）。都市ヴェネツィアはここから取水し、飲用するという意味である。石盤は、現在も当時と同じ場所で確認することができ、獅子の彫刻は市庁舎に保管されている [96]。

セリオラは現在もその一部を見ることができる。ドーロの中心部からブレンタ川を渡ると南東に向かってセリオラ通り（Via Seriola）が通っている（◆図 601）。その道路沿いを流れる水路がかつてのセリオラである。セリオラは段差を設けて水を浄化する工夫も施されていた。

■ヌオヴィッシモ運河の掘削

1602 ～ 1610 年、ブレンタ川に注ぐムゾン運河（Taglio del Muson）が掘削された [97]（◆図 602）。この運河は、ミラーノ（Mirano）からミーラを通りブレンタ川に注いだ。運河の河口にあるミーラでは、この運河による土砂の堆積が新たな問題として浮上し、その解決策として、ブレンタ川の河口をアドリア海に流れるよう、ミーラでブレンタ川を分岐させるヌオヴィッシモ運河（Taglio Nuovissimo）の掘削が 1610 年に計画された。ヌオヴィッシモ運河はミーラからブロンドロ（Brondolo）港の近くにブレンタ川を分岐させ、ラグーナ内のキオッジア近くに土砂が堆積するのを防いだのである。この計画は、キオッジア出身の C. サッバディーノがキオッジア周辺の水循環を懸念したためだと考えられる。こうして、ラグーナ内に注いでいたブレンタ川の本流は、アドリア海へ注ぐ大規模な治水事業が行われ、この治水事業によって、ヴェネツィア周辺の水循環は守られ、都市環境を維持してきたのである。

また、ヌオヴィッシモ運河の掘削によって、上水のセリオラとヌオヴィッシモ運河との合流するのを避けるため、水路を立体交差させることでこの問題を解決した。セリオラは田園を抜け、ガンバラレ（Gambarare）、パラーディオ設計のヴィッラ・カフォスカリのあるマルコンテンタ（Malcontenta）を通り、ヴェネツィアに水を運ぶ舟（ブルッキオ）が集まるモランツァーノまで水を運んだ。このように、ヌオヴィッシモ運河を掘削し、ラグーナ環境を維持しつつも、水の供給を確保する工夫が成された。ヴェネツィア共和国は絶え間ない努力で常に水をコントロールしていたのである。



図 595　2013 年　人気の高いオープンテラス



図 596　レストランにリノベーションされた元製粉所



図 597　2013 年　深夜に若者で賑わう元製粉所の正面



図 598　18 世紀　ブレンタ川から飲料用の水を汲む業者　Giovanni Grevembroch 画
ヴェネツィア、Museo Correr.



図 599　1683 年　閘門、製粉所、セリオラ
A.S.Ve, *S.E.A*., Disegni, *Brenta*, b. 71, dis. 6.



図 600　セリオラの跡　HINC URBIS POTUS
（撮影：陣内）



図 601　現存するセリオラの一部



図 602　17 世紀の河川と運河の流路
V. Favero et al. (a cura di), *op.cit.*

■新たな閘門の建設

1930 年代、ブレンタ川とブレンタ・ヌオーヴァ運河とをつなぐように運河が掘削された（◆図 603）。現在のドーロにはブレンタ川に中洲があるが、もともと中洲はなく、この運河の掘削により形成されたものである。つまり、中洲の北側の流路がブレンタ川のかつての本流で、南側の流路は 1930 年代に掘削された新たな運河である。というのも 16 世紀に建設された閘門の老朽化、船の規模が大きく変化したことから新たな運河と閘門を必要したと考えられる（◆図 604）。この運河の掘削により、航行の利便性は確保されたが、同時に都市の中心部から離れ、閘門の通航を待つ間のオステリアで談笑するような光景はいつしか消えてしまう。その後 16 世紀の特徴的な楕円形の閘門は不要になり、運河の部分は埋め立てられたが、現在は楕円形の形状を保ったまま護岸部分が残され、当時の記憶をそのままとどめている。

以上を踏まえ、ドーロの形成過程を考察する（◆図 606）。ブレンタ・ヌオーヴァ運河の掘削される以前の 15 世紀は、貴族の別荘がほとんどなく、藁葺屋根または茅葺屋根の住宅がぽつぽつ存在する程度だったと推測される。◆図 606 に示した集落の範囲は定かではないが、ブレンタ川沿いの道から一本奥には、自然地形に合わせてできたような道が通っており、ドーロのなかでも古い街区だと考えられる。そして 16 世紀のブレンタ・ヌオーヴァ運河の掘削をきっかけに、小集落から大都市へと大きな変化を遂げたことがうかがえる。17 世紀末から 18 世紀初頭にかけてのドーロを示した鳥瞰図から、閘門を境にして、ブレンタ川の下流側には貴族の邸宅や別荘のなどのしっかりした建物が描かれ、市街地の中心も左岸にあることが読み取れる（◆図 586）。一方、閘門よりも上流側では、藁葺屋根または茅葺屋根の住宅が点在し、都市化されていない地域であることがわかる。これは、旧ブレンタ川の本流がドーロとヴェネツィアを結ぶ舟運の軸線であったことに関係していると考えられ、閘門よりも下流側に都市が広がっていったと推測される。また、1830 年には激しく蛇行していた旧ブレンタ川の本流が、緩やかな曲線を描く程度に整備された。◆図 606 の 1887 年の図にかつての川床を点線で示した。

1887 年には、ブレンタ・ヌオーヴァ運河はその役目を終えているようである。この理由としては、ブレンタ川の上流で農業や工場などで水を使うようになったため、ドーロでは以前よりも水量が少なくなっていたのではないかと考えられる。もう一つの理由は、ドーロより下流に位置するミーラで、アドリア海へ直接注ぐヌオヴィッシモ運河の掘削が行われたことにより、ブレンタ・ヌオーヴァ運河のもつ重要性が低くなったためだと推測される。これらの理由からブレンタ・ヌオーヴァ運河は宅地化されていくが、その一方で、セリオラの取水口として一部維持されている点は重要である。1884 年にヴェネツィアへ上水道を引いた記念式典が、大きな噴水の設けられたサン・マルコ広場で盛大に行われた事実から、その頃までセリオラが活用されていたとことが知られる。

そしてエンジン付きの船が行き交うようになった 1930 年代には、新たな運河と閘門が掘削され、今見るような島状の土地ができたのである。この島には、16 世紀の楕円形の閘門やブレンタ・ヌオーヴァ運河の護岸が残っており、島のなかに蓄積されたこのような様々な痕跡は、ドーロの水を制御・活用して発展してきた街の特徴ある歴史をよく物語っている（◆図 606）。



図 603　1930 年代　運河の掘削と閘門の建設
G. Badin, *op.cit.*, p.29.



図 604　2013 年　現在も頻繁に稼動する閘門



図 605　ブレンタ・ヌオーヴァ運河の護岸の遺構

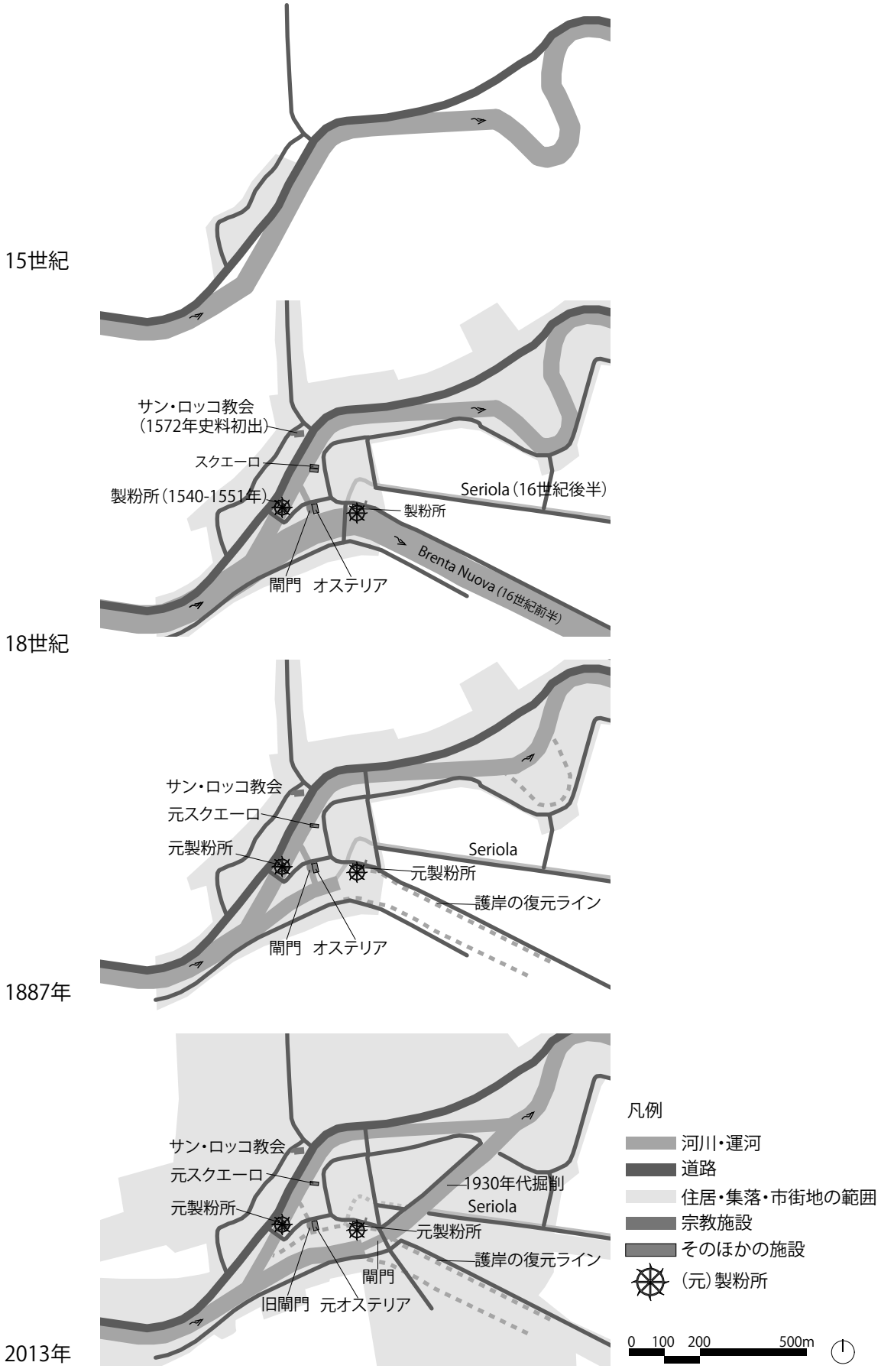


図 606　ドーロの形成過程の概略図

小結

これまでの研究では、海洋都市国家ヴェネツィアの側面にもっぱら光りが当たり、アドリア海側の東方との結びつきのなかで共和国の繁栄を語られることが多かったが、第４章ではあまり注目されてこなかった、テッラフェルマに目を向けた。とりわけテッラフェルマからラグーナに注ぐシーレ川、ピアーヴェ川、ブレンタ川を取り上げ、河川流域を軸として、ヴェネツィアの都市建設と市民生活を支える地域構造が成り立っていたことを明らかにした。

第１節は、地形と自然資源に富むテッラフェルマの特徴を論じている。

続く第２節では、ヴェネツィアと結びつきの強いシーレ川流域を考察し、トレヴィーゾを境に上流側と下流側では、河川や地域の役割が異なることを明らかにした。トレヴィーゾより上流の地域ではシーレ川を利用して水車を用いた製粉業が発展し、ヴェネツィアの人口を支える役割を果たした。一方、トレヴィーゾとヴェネツィアを結ぶ流域では、安定した水量を生かし、建築資材や食料品などあらゆる物資輸送が行われ、舟運が発達した。また、川を中心とした機能が、街や集落の構造にも大きな影響を与えていることを指摘している。第２節では、シーレ川沿いで最も華やかで、ヴェネツィアとは古くから経済・文化交流があったトレヴィーゾも着目し、その水都としての空間構造を明らかにした。都市のなかを運河が巡り、水都ヴェネツィアでも見ることのできないその水流の速さに圧倒される。その不思議な都市空間の特徴をよく表す事例を図面化し、水都トレヴィーゾの空間を考察した。さらに水の都市空間の機能、役割を探るため、1811 年の不動産台帳および地図を用いて水辺に立地する建物群の用途を明らかにし、その頃の在り方が現在の都市空間の基本をなしていることを論じた。

第３節では、木材輸送で知られるピアーヴェ川流域を取り上げた。各地の郷土史研究をもとにカドーレ地域に広がる森からヴェネツィアまでを連続して描いた。植林および伐採、丸太材の集積、製材、筏の組み立てなど地域の役割や、筏師による交代制で筏を運ぶ方法を明らかにした。こうした地域間の連携により木材輸送が成り立っていたのである。またピアーヴェ川からは、筏に載せられて鉄・銅などの鉱物、石、木炭に加えて羊毛などの加工品、そして食料品もヴェネツィアに運ばれた。そうした輸送品に注目し、どのような地域からヴェネツィアまで届けられていたのかを考察した。このように各地の郷土史を連続して見ることで、より広い範囲の地域構造を読み解くことができ、新たな関係性が見えてくる。これは、ヴェネツィアを支えてきた地域構造を明らかにする新たな手法と言える。

最後にブレンタ川流域に着目し、様々な視点からブレンタ川流域の役割を考察した。ブレンタ川はプレアルピからかつてはラグーナに注いだ、ヴェネツィアにとって重要な河川の一つである。ブレンタ川は、現在のトレンティーノ＝アルト・アディジェ自治州にあるトレント自治県に水源をもち、かつてのヴェネツィア共和国の範囲を超えているのである。このブレンタ川を扱うことに、本章の重要な目的がある。これまで都市史の分野では、政治的支配のおよぶ範囲を扱うことが多く、ヴェネツィア共和国内のみを描く傾向が強かったが、ブレンタ川流域を中心に扱うことで、ヴェネツィア共和国内外の関係を考察することできると考える。ここでは、ヴェネツィア共和国にとって最も重要な木材に注目し、そのなかでもブレンタ川の上流に注ぐチズモン川沿いの地域から輸入していた木材のルートを取り上げ、木材の伐採地域からヴェネツィアに届くまでを記述した。ヴェネツィアを支えてきた水のテリトーリオを明確にすることで、政治的支配権では見えてこない、文化・経済システムを再構築することが可能となるのである。

またブレンタ川流域では、ヴェネツィアとパドヴァ間の舟運にも着目した。ブレンタ川の本流を付け替えていくという、大規模な治水事業を行いつつも、舟運を維持し続けてきたルートに着目し、その途中に位置するドーロの役割について論じた。舟運を維持するための閘門建設、水位差を利用した国営製粉所の建設、さらには飲料水を摂取する取水口と用水路の建設を行い、この小さな町がヴェネツィアにとって重要な存在となったことを明らかにした。

以上のように、河川、さらには運河という大地を流れる水の空間軸から、ヴェネツィアとテッラフェルマの間に成立していた社会・経済の密接な関係を捉え直すことで、ヴェネツィア共和国とその周辺を特徴づけてきた地域構造を新たな視点から描くことができると考えらえる。

はじめに

1．ルカ・コルフェライ『図説―ヴェネツィア「水の都」歴史散歩』中山悦子訳、河出書房新社、1996 年、p.55。
2．高田京比子「ヴェネツィア・トレヴィーゾ間の私人の土地を巡る係争―都市間コミュニケーションの考察のために―」服部良久（代表）『中・近世ヨーロッパにおけるコミュニケーションと紛争・秩序』（科学研究費補助金成果報告書）、2011 年、p.136。
3．カリゴ塔の説明板。

第 1 節　テッラフェルマ

1．Giovanni Caniato, Aldino Bondesan, Francesco Vallerani, Michele Zanetti (a cura di), *Il Piave*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2004, p.125.
2．ベッルーノ司教区の帳簿には、1365 年、管轄内の六つの炉の代表者による地代の支払いに関して記録されている。これは製鉄炉がすでに稼動していたことを示している。板倉満代「テッラフェルマの産業を支えた木工具」『水都学研究会―ヴェネツィアを支える水のテリトーリオ』法政大学デザイン工学部、2015 年 2 月 10 日開催の研究会。
3．河川航行博物館（Museo della navigazione fluviale）。
4．本論では 2005 年に出版されたアントン・フォン・ザックの地図集を用いる。Massimo Rossi (a cura di), *Kriegskarte 1798-1805 : Il Ducato di Venezia nella carta di Anton von Zach*, Treviso - Pieve di Soligo : Fondazione Benetton Studi Ricerche, Grafiche V. Bernardi, 2005.
5．地図にはネルヴェーゼ（Nervese）と記載されている。

第 2 節　シーレ川流域―水車の産業と舟運

1．シーレ川の上流域に関する研究では、Mauro Pitteri, *Segar le Acque : Quinto e Santa Cristina al Tiveron storia e cultura di due vilaggi ai bordi del Sile*, Zappelli : Dosson, 1984 と Mauro Pitteri, *I mulini del Sile : Quinto, Santa Cristina al Tiveron e altri centri molitori attraverso la storia di un fiume*, Battaglia Terme : La Galiverna, 1988 が挙げられる。後者に関しては、本書の 11 ～ 51 ページが湯上良、高見純によって翻訳され、「シーレ川の製粉所」法政大学陣内研究室編『シーレ川とブレンタ川の流域に関する研究――ヴェネツィアを支える水のテリトーリオ』（報告書）、2014 年に掲載されている。本論ではこの翻訳も参照する。
2．国立ヴェネツィア文書館（以下 A.S.Ve と略す）, *Provveditori alle Biave*, Registro 122.
3．Vito Favero, Riccaardo Parolini, Mario Scattolin (a cura di), *Morfologia storica della laguna di Venezia*, Venezia : Arsenale, 1988, p.48.
4．Piero Santostefano, *Le porte del Cavallino al tempo della Serenissima*, Cavallino : Associazione culturale "Tra mar e laguna", 1994.
5．Camillo Pavan, *Sile : alla scoperta del fiume, immagini, storia, itinerari*, Treviso, 1989, p.198.
6．「舟運と水車を使った産業の分布の構造」に関しては、2014 年 10 月 4、5 日に法政大学で開催された国際シンポジウム『「水都学」の方法を探って』で樋渡が発表した内容をもとに、次の論文としてまとめたものである。樋渡彩「シーレ川とヴェネツィア――舟運と水車を使った産業の分布の構造に関する考察」『水都学 IV』陣内秀信、高村雅彦編、法政大学出版局、2015 年、pp.115-130。また、本論では 2014 年 11 月にイタリア文化会館東京で開催された研究会（*XIV Settimana della lingua italiana nel mondo, scrivere la nuova europa : editoria italiana, autori, lettori, nell'era digitale*）で陣内秀信と共同発表した内容（タイトル：*Venezia e la terraferma*）も加えている。
7．*Catasto napoleonico : mappa della città di Treviso*, Venezia : Giunta Regionale del Veneto , Marsilio Editori, 1990.
8．トレヴィーゾでは 1207 年の規約（statuti comunali）から多数の水車の存在が確認される。M. Pitteri, *I mulini del Sile, op.cit.*, p.20.
9．須長拓也、樋渡彩、真島嵩啓、陣内秀信「シーレ川沿いの街・集落の空間構造に関する考察」『2014 年度大会（近畿）学術講演梗概集』日本建築学会、2014 年、pp.161-162。
10．トレヴィーゾについては、次で発表した内容をもとにしている。陣内秀信・樋渡彩共同講演「水都トレヴィーゾ―その魅力の秘密を解く」『さあ、イタリアへゆこう。』ワールド航空サービス主催、イタリア文化会館東京、2014 年 5 月。
11．Anna Renda, *Guida di Treviso in quattro itinerari*, Treviso : Canova Edizioni, 2006, p.7.
12．*Ibid*.
13．*Ibid*.
14．*Ibid*., pp.7-8.
15．*Ibid*., p.8.
16．*Ibid*.
17．*Ibid*., p.9.
18．*Ibid*., p.11.
19．*Ibid*., p.13.
20．*Ibid*., p.14.
21．*Ibid*., p.15.
22．*Ibid*., p.17.
23．宗教施設の建設年代に関しては Giovanni Netto, *Guida di Treviso : La città, la storia, la cultura e l'arte*, Trieste : Lint Editoriale, 2000 を参照する。
24．現地の解説。
25．A.S.Ve, *Beni Inculti Treviso-Friuli*, rotolo 425, mazzo 18/B, dis.3.
26．C. Pavan, *Sile*, *op.cit*., p.276.
27．水辺の空間構成の分析、親水空間の分析については、陣内秀信、須長拓也、真島嵩啓、道明由衣との共同調査・考察にもとづき、須長、真島が執筆した内容を樋渡が大幅に加筆・修正し、法政大学陣内研究室編『シーレ川とブレンタ川の流域に関する研究―ヴェネツィアを支える水のテリトーリオ』（報告書）、2014 年にまとめた。本論はその報告書の内容をベースに、それを再構成している。また、シーレ川、大運河、メツォ運河、ロッジア運河、シレット運河の事例についても同様である。この内容の一部を 2014 年度日本建築学会大会で発表し、次の論文にまとめている。樋渡彩、須長拓也、真島嵩啓、陣内秀信「トレヴィーゾの水辺空間に関する考察―カタスト・ナポレオニコの分析から」『2014 年度大会（近畿）学術講演梗概集』日本建築学会、2014 年、pp.163-164。
28．A. Renda, *op.cit*., p.46.
29．1811 年の不動産台帳の地図には「Ponte dell'Impossibile」

と記載されている。1865 年からダンテ橋（ponte Dante）という名前になった。B. Bonaventura, I. Zucchegna (a cura di), *Acque e Roste Trevigiane*, Maserada sul Piave: Monti Zoppelli, 2003, p.74.
30. A. Renda, *op.cit*., 57.
31. *Ibid*., p.50
32. 国立トレヴィーゾ文書館（以下、A.S.Tv と略す）、C.R.S, S. Paolo, b.58.
33. C. Pavan, *Sile, op.cit*., p.251.
34. A.S.Tv, *C.R.S, S. Paolo*, b.58.
35. *Ibid*.
36. *Ibid*.
37. *Ibid*.
38. *Ibid*.
39. M. Pitteri, *I mulini del Sile, op.cit.*
40. *Ibid*., p.17.
41. *Ibid*., p.19.
42. *Ibid*., p.23.
1549 年まで所有していたことがわかっている。*Ibid*., p.177.
43. *Ibid*., p.30.
44. *Ibid*., p.183.
45. *Ibid*., p.19.
46. *Ibid*., p.25.
47. マウロ・ピッテーリ「シーレ川の製粉所」、湯上良、高見純訳、前掲書、p.42。
48. 同前。
49. M. Pitteri, *I mulini del Sile, op.cit*., tav.24.
50. 自然公園内の案内。
51. A.S.Tv, *C.R.S, S. Paolo*, b. 58.
52. 自然公園内の案内。
53. M. ピッテーリの研究により、水車の再評価が高まった。
54. A.S.Tv, *Comunale*.
55. M. Pitteri, *I mulini del Sile, op.cit.*, p.21.
56. A.S.Tv, *Mappa Antiche*, b.20.
57. C. Pavan, *Sile, op.cit*., p.131.
58. レストラン「ラ・ロスタ」のオーナーからのヒアリングによる。
59. C. Pavan, *Sile, op.cit.*, p.131.
60. *Ibid*., p.132.
61. *Ibid*., p.189.
62. ホテル（Hotel Villa Odino）からのヒアリングによる。
63. A.S.Ve, *S.E.A. Sile*, 167.
64. *Ibid*.
65. *Ibid*.
66. *Ibid*.
67. Giovanni Caniato, Aldino Bondesan, Francesco Vallerani, Michele Zanetti (a cura di), *Il Sile*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1998, pp.222-223.
68. Comune di Casier.
69. *Ibid*.
70. A.S.Ve, *S.E.A. Sile*, 167.
71. C. Pavan, *Sile, op.cit.*, p.205.
72. グラウコ・ステファナート（Glauco Stefanato）氏からのヒアリングによる。

第３節　ピアーヴェ川流域 ―山の文化と筏流し

1．ピアーヴェ川筏師民俗博物館（Museo etnografico delgi zattieri del Piave）。
2．カドーレ考古学博物館（Museo Archeologico Cadorino）。
3．Giovanni Fabbiani, *Breve storia del Cadore quinta edizione*, Pieve di Cadore : magnifica comunita di cadore, 1947, p.21.
4．*Ibid*., pp.38-39.
5．Manifica Comunità di Cadore.
6．*Ibid*.
7．*Ibid*.
8．*Ibid*.
9．陣内秀信「地中海世界の信仰と水」『水都学 IV』陣内秀信、高村雅彦編、法政大学出版局、2015 年、p.76。
10. プロジェクトに関する説明板より。Progetto comunitario “Raffaello” , La roggia dei mulini lungo il Rio Rin a Lozzo di Cadore, Comunità Montana centro Cadore, Comune di Lozzo di Cadore.
11. *Ibid*.
12. 元製粉所を案内してくれたフェルナルド・ザネッラ（Fernand Zanella）氏からのヒアリングによる。
13. アキッレ・ダプラ（Achille Dapra）氏からのヒアリングによる。A. ダプラ氏の祖父が 1870 年に鍛冶業を始めた。A. ダプラ氏によると、25 ～ 30 年前までは水車が機能していたという。
14. ストラマーレは現地調査と、次の発表にもとづく。道明由衣「ピアーヴェ川流域に関する研究」『水都学研究会―ヴェネツィアを支える水のテリトーリオ』法政大学デザイン工学部、2015 年 2 月 10 日開催。また、村の歴史をまとめた DVD も参照している。
15. 町の案内板。
16. 建物の所有者であるパスクアーレ・ダッラ・サンタ（Pasquale
17. Dalla Santa）からのヒアリングによる。
『イタリア旅行協会公式ガイド２―ヴェネツィア／イタリア北東部』立石、諏訪、亀崎、田葺ほか訳、NTT 出版株式会社、1995 年、p.79。
18. Museo Archeologico Cadorino.
19. Augusto Da Ponte, *Belluno : storia arte cultura civiltà*, Caerano di San Marco : Zanetti Danilo, 2000, p.8.
20. *Ibid*., p.9.
21. *Ibid*., p.10.
22. *Ibid*., p.111.
23. *Ibid*., p.123.
24. *Ibid*., p.120.
25. Museo Archeologico Cadorino.
26. A. Da Ponte, *op.cit*., p.101.
27. *Ibid*., p.145.
28. パラッツォの説明板。
29. A. Da Ponte, *op.cit*., p.106.
30. *Ibid*., p.96.
31. ボルゴ・ピアーヴェ在住で町を案内してくれたステファノ・ダル・ファッラ（Stefano Dal Farra）氏からのヒアリングによると、1920 ～ 1930 年代まで筏が航行していたという。
32. サン・ニコロ教会の説明板。
33. カーザ・セッコの説明板。
34. S. D. ファッラ（Stefano Dal Farra）氏からのヒアリングによる。
35. 皮なめし所の跡地には現在、集合住宅が建っている。
36. パラッツォの説明板。
37. カドーレの森からヴェネツィアまでの木材輸送については、

次のシンポジウムで発表している。樋渡彩「ヴェネツィアの繁栄を支えたテッラフェルマの流域」『都市と〈大地〉―都市史の基層として大地・地面・土地を考える』日本建築学会・建築歴史・意匠委員会・都市史小委員会 2014 年度シンポジウム、2014 年 12 月。

38. ピアーヴェ川筏師民俗博物館には、筏師関係の文書や絵図のコピーが展示されている。また、実際に筏師が使っていた道具や、再現した製材所や筏の模型などを見ることができる。本論は、館長のアルナルド・オリヴィエル（Arnaldo Olivier）氏から聞いた、筏師の一人だった祖父の経験談も参考にしている。A. オリビエル氏の祖父は、館内に展示された筏師の集合写真のなかに写っている。
39. Giovanni Caniato, Aldino Bondesan, Francesco Vallerani, Michele Zanetti (a cura di), *Il Piave*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2004, p.260.
40. *Ibid*., p.263.
41. カンシーリオはサン・マルコのオールの森（il bosco dei remi di S. Marco）とも言われた。
42. G. Caniato et al., (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.269.
43. Museo etnografico delgi zattieri del Piave.
16 世紀頃は、金属加工用としてたきぎ用のブナが積極的に植えられた。その一方でモミの植林は縮小していった。G. Caniato et al., (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.270.
44. G. Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle dolomiti a Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1993, pp.75-78.
45. G. Caniato et al., (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.270.
46. 急ぐ場合は 3 日間でヴェネツィアまで木材などの商品を運ぶ筏師もいた。A. オリビエル氏からのヒアリングによる。
47. G. Caniato, et.al., (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.318.
カリゴの名前の由来はアラビア語、おそらくエジプト語の排水路を意味する言葉（halig）から来ていると言われている。また、筏を意味する「ザッテラ（zattera）」はサラセン人によってヴェネツィアにもたらされたと指摘されている。丸太もしくはほかのものを一列に並べることを意味するアラビア語（satr、satara）から来ている。トルコ語やバルカン半島の言葉にも見られるという。*Ibid*., p.319.
カリゴ塔はトルチェッロの司教とトレヴィーゾの司教の管轄権の境界に位置する。中世前期から存在していた。ヴェネツィアの国営造船所に木材を供給するために、ペラローロ・ディ・カドーレから丸太を積んだ筏が通過していた。農産物や商品を積んだ莫大なおびただしい数の大きな船も、カリゴ塔で通行料を払った後、ラグーナに入った。カリゴ塔の正面には、羊と羊飼いの浮彫が施されている。また、10 世紀にこの塔の近くで過ごした隠者のサン・ロムアルド（San Romualdo）の聖人のイニシャル「SR」と十字架の彫刻も施されている。カリゴ塔の説明板。
48. G. Caniato et al., (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.307.
49. 第一次世界大戦の頃、ヴェネツィアには毎年カラマツやモミ材を組んだ約 3000 の筏が届いていた。 4 m の丸太材は 20 万本にのぼる。G. Caniato et al., (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.308.
50. コメリコ渓谷のストゥアの説明・展示。Consorzio Turistico Val Comelico Dolomiti, 2012.
51. *Ibid*.
52. 道明由衣、樋渡彩、陣内秀信「ピアーヴェ川の木材輸送における重要な施設に関する研究」『2014 年度日本建築学会関東支部研究報告集』85 (II)、日本建築学会、2015 年、pp.669-672。
53. Fiorello Zangrando, *Il porto del Piave : notizie storiche di Perarolo di Cadore*, Belluno : Tipografia Vescovile, 1951, p7.
54. Fiorello Zangrando, *Perarolo di Cadore dal Cidolo al duemila*, Treviso : Grafiche Crivellari s.r.l, 1990, p.10.
55. カドーレ大共同体文書館（Archivio della Magnifica Comunità di Cadore）。
56. Fiorello Zangrando, *Perarolo di Cadore dal Cidolo al duemila*, op.cit., p.16.
57. G. Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle dolomiti a Venezia*, op.cit., p.67.
58. チドロ・木材博物館（Museo del Cidolo e del Legname）。
59. Fiorello Zangrando, *Perarolo di Cadore dal Cidolo al duemila*, op.cit., p.36.
60. F. Zangrando, *Il porto del Piave*, op.cit., p.14.
61. *Ibid*.
62. *Ibid*., p.12.
63. Museo del Cidolo e del Legname.
64. *Ibid*.
65. *Ibid*.
66. *Ibid*.
67. G. Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle dolomiti a Venezia*, op.cit., p.123.
68. *Ibid*., p.112.
69. *Ibid*.
70. *Ibid*., p.327.
71. *Ibid*.
72. Museo etnografico delgi zattieri del Piave.
73. 道明、樋渡、陣内「ピアーヴェ川の木材輸送における重要な施設に関する研究」前掲論文。
74. G. Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle dolomiti a Venezia*, op.cit., p.327.
75. 道明、樋渡、陣内「ピアーヴェ川の木材輸送における重要な施設に関する研究」前掲論文。
76. Giannina Piamonte, *Litorali edisole guida della laguna veneta*, Venezia : Filippi editore, 1975, p.82.
77. Roswitha Asche, Gianfranco Bettega, Ugo Pistoia, *Un fiume di legno : fluitazione del legname dal Trentino a Venezia*, Scarmagno : Priuli & Verlucca, 2010, p.71.
78. G. Caniato et al., (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.315.
79. Perco Daniela (a cura di), *Zattere, zattieri e menadàs : La fluitazione del legname lungo Il Piave*, Feltre: Tipolitografia Castaldi, 1998, p.67.
80. Perco Daniela (a cura di), *op.cit*., pp.71-75.
81. Museo etnografico delgi zattieri del Piave.
82. G. Caniato et al., (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.318.
83. A.S.Ve, S.E.A., Sile, 167.
84. ロカンダの従業員からのヒアリングによる。
85. Museo etnografico delgi zattieri del Piave.
86. A.S.Ve, M.M.N., b. 131.
87. G. Caniato (a cura di), *La via del fiume dalle dolomiti a Venezia*, op.cit., p.93.
88. A.S.Ve, *Bl, Processi*, b.46, dis.1, 14 maggio 1800.
89. 鉄と釘の博物館の展示内容については、2015 年 2 月 10 日に法政大学デザイン工学部で開催された『水都学研究会―ヴェネツィアを支える水のテリトーリオ』で竹中大工道具館、客員研究員の板倉満代が紹介している。マエ川流域では、製鉄・金属加工産業が発展した。そのマエ川上流に位置するゾルド渓谷の入り口部分は、地形的に険しく紀元前後の時代には、人々が定住した跡が見られないという。ドイツからの移民が居住し始め、地域一帯に「レーゴラ（Regola）」という牧畜のための土地共有制度を持ち込んだ。そして、マエ川の流れを利用しヴェネツィアへの木材運搬に携わり、その後、ゾルドの資源を大いに活用した製鉄・金属加工産業を興したと言われている。また、おそらく、13 世紀には操業していた鉱山があったと推測されている。16 世紀は、ヴェネツィア共和国の国営造船所に船舶用工具や大砲の玉を供給する重要な場所であった。埋蔵量が少なく、小規模であったため、16 世紀以降は、ドント村のボエ・デイ・メドイ鉱山、コイ

村のダレドフ鉱山のみとなり、1735 年、ボエ・デイ・メドイ１個所であった。
90. G. Caniato et al., (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.315.
91. 劇場内の説明より。
92. 大聖堂広場の地下の説明・展示。Area Archeologica sottostante la piazza del Duomo di Feltre
93. *Ibid*.
94. *Ibid*.
95. G. Caniato et al., (a cura di), *Il Piave*, op.cit., p.303.

第４節　ブレンタ川流域 ―筏流し・産業・舟運

1．ブレンタ川に関しては、次の論文にまとめており、本論はその論文の内容に加筆・修正を加えている。樋渡彩「ヴェネツィアを支えた後背地の河川の役割」『水都学 III』陣内秀信、高村雅彦編、法政大学出版局、2015 年、pp.211-228。
2．町の案内板。
3．町の案内板。
4．インスブルック（オーストリア）、Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum, FB 785 b.
5．住民からのヒアリングによる。
6．町の案内板。
7．Roswitha Asche, Gianfranco Bettega, Ugo Pistoia, *Un fiume di legno : fluitazione del legname dal Trentino a Venezia*, Scarmagno : Priuli & Verlucca, 2010, p.9.
8．Gianfranco Bettega, Ugo Pistoia, *Un fiume di legno : la fluitazione del legname dal vanoi e primiero a Venezia*, Tonadico : Ente Parco Paneveggio Pale di San Martino, 1994.
9．R. Asche et al., *Un fiume di legno, op.cit.*, 2010.
10. *Ibid*., p.16.
11. ブレンタ川流域の筏流しに関するレクチャーをしてくれた、パネヴェッジョ公園（Ente Parco Paneveggio）のマウロ・チェッコ（Mauro Cecco）氏からのヒアリングによる。
12. Bianca Simonato Zasio, *Taglie Bore Doppie Trequarti : Il commercio del legname dalla valle di Primiero a Fonzaso tra Seicento e Settecento*, Rasai di Seren del Grappa : Tipolitografia Editoria DBS, 2000, p.29.
13. R. Asche et al., *Un fiume di legno, op.cit.*, 2010, p.16.
14. *Ibid* ., p.69.
15. ブレンタ川博物館（Museo Canal del Brenta）のディレクターであるロベルト・バッティストン（Roberto Battiston）氏からのヒアリングによる。
16. Marco Toffol, *San Martino di Castrozza : La storia*, Comitato Storico Rievocativo di Primiero, 2011, p.120.
17. *Ibid* ., p.72.
18. *Ibid* .
19. サン・マルティーノ・ディ・カストロッツァのエノテカの店員からのヒアリングによる。彼の父親はサン・マルティーノ・ディ・カストロッツァでアルプスのガイドをやっていたため、山に関する雑誌を多く所有している。また店内には 1920 年前後の町の写真が飾られており、郷土史の書籍も数冊置いてある。極小の町でも、彼のような町の歴史を語ることができる住民の存在がその町の維持には重要であることに気づかされる。
20. カナル・サン・ボーヴォ（Canal San Bovo）にある博物館のダニエレ・グベルト（Daniele Gubert）氏からのヒアリングによる。カナル・サン・ボーヴォはチズモン川に注ぐ支流に位置する町である。D. グベルト氏はプリミエーロ渓谷を中心とした郷土史に精通している。
21. D. グベルト氏からのヒアリングによる。
22. Comune di Fiera di Primiero.
23. *Ibid*.
24. *Ibid*.
25. フォンツァーゾに関しては、次の論文をもとにしている。樋渡彩、真島嵩啓、陣内秀信「イタリア北部の小都市に見られる農村的性格について－フォンツァーゾとアルシエを事例として－」『早稲田大学イタリア研究所研究紀要第４号』早稲田大学日欧研究機構イタリア研究所研究紀要編集委員会、2015 年、pp.25-54。
26. Angelo Vigna, *Fonzaso…ieri : Il territorio, la comunità, la storia*, Belluno : Tipografia Piave, 2004, p.161.
27. 墓、貨幣、信仰の場所の跡などは見つかっていない。*Ibid*.
28. *Ibid*., p.165.
29. *Ibid*., p.169.
30. *Ibid*., p.185.
31. *Ibid*., pp.189-195.
32. *Ibid*., p.84.
33. 1866 年、Carta topografica della provincia di belluno, Tavola XVII.
34. 元フォンツァーゾ市長バルトロ・スージン（Bartolo Susin）氏からのヒアリングによる。また、20 世紀初頭は、年間 1300 トンもの木材がチズモン川を通じて輸送された。R. Asche et al., *Un fiume di legno, op.cit.*, 2010, p.57.
35. A. Vigna, op.cit., p.91.
36. B. スジン氏からのヒアリングによる。
37. 河川の水が豊富なこの地域では、水車の動力を活用した産業が発展した。例えば、製粉所や金属を扱う鍛冶工房（fucina）、織物業の縮絨機（follo）、さらに、フォンツァーゾでは木を加工する際も水車が活用された。
38. B. スジン氏からのヒアリングによる。
39. メンゴッティ家のフランチェスコ・メンゴッティ（1749～1830 年）の生家が 1866 年の地図に記載されており、メッツァテッラ通りに立地している。フランチェスコは母親の出身であるフェルトレで勉強した後、パドヴァ大学で法律を学び、その後ヴェネツィアで弁護士として働いた。A. Vigna, op.cit., p.84.
40. Roberto Jannon, Federica Trento, *Manufatti e fabbricati legati all'antico uso dell'acqua nel territorio del GAL Prealpi e Dolomiti, Studio/Ricerca n. 4*, 2011, p.79.
41. アルシエに関しては、次の論文をもとにしている。樋渡彩、真島嵩啓、陣内秀信「イタリア北部の小都市に見られる農村的性格について－フォンツァーゾとアルシエを事例として－」『早稲田大学イタリア研究所研究紀要第４号』早稲田大学日欧研究機構イタリア研究所研究紀要編集委員会、2015 年、pp.25-54。
42. R. Asche et al., *Un fiume di legno, op.cit.*, 2010, p.16.
43. Museo Canal del Brenta.
44. R. バッティストン氏からのヒアリングによる。
45. 現地の説明板による。
46. A.S.Ve, *Provveditori sopra beni inculti*, Disegni, *Vicenza*, 281/84/7.
47. Biblioteca Civica, Fiera di Primiero.
48. Daniela Perco, Mauro Varotto (a cura di), *Uomini e paesaggi del Canale di Brenta*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2004.
49. Museo Canal del Brenta.
50. *Ibid*.
51. *Ibid*.

52. *Ibid*.
53. タバコの産業に関しては、ブレンタ川博物館の展示内容をもとにしている。
54. Comune di Solagna.
55. A.S.Ve, *Provveditori sopra beni inculti*, Disegni, *Treviso Friuli*, 430/23/17.
56. ソラーニャの住民からのヒアリングによる。
57. 展覧会の内容は R. Asche et al., *Un fiume di legno, op.cit.*, 2010 にも収録されている。
58. Petoello Giamberto, Strati Claudio, *Bassano : Il Ponte degli Alpini, il Monte Grappa*, Bassano del Grappa : Tassotti, 1985.
59. *Ibid*.
60. Museo Biblioteca Archivio, Bassano del Grappa, ACB, vol, 2.114.
61. Museo Civico di Bassano, Biblioteca.
62. *Ibid*.
63. *Ibid*.
64. ムラッツィについては、本論の第３章、第２節で論じている。
65. R. Asche et al., *Un fiume di legno, op.cit.*, 2010, p.88.
66. *Ibid*.
67. *Ibid*., p.89.
68. A.S.Ve, *Beni Inculti, Tv*.
69. R. Asche et al., *Un fiume di legno, op.cit.*, 2010, p.89.
70. Comune di Nove.
71. セラミック博物館（Museo della Ceramica）。
72. *Guida d'Italia del Touling Club Italiano : Veneto*, Milano : Quinta, 1969, pp.318-319.
73. Archivio di Stato, Bassano del Grappa, Raccolta mappe.
74. Giovanni Caniato, Aldino Bondesan, Danilo Gasparini, Francesco Vallerani, Michele Zanetti (a cura di), *Il Brenta*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2003, p.291.
75. 石灰工場については、所有者であるロベルト・タスカ（Roberto Tasca）氏からのヒアリングをもとに、陣内、真島、須長拓也、マッテオ・ダリオ・パオルッチと考察を進め、真島と樋渡が、法政大学陣内研究室編『シーレ川とブレンタ川の流域に関する研究―ヴェネツィアを支える水のテリトーリオ』（報告書）、2014 年にまとめた。本論はその報告書の内容にもとづいている。
76. パドヴァの歴史については、アルベルト・スーザ（Alberto Susa）が「パドヴァ―水都の歴史とその機能の変遷（*Padova e le sue acque*）」を執筆し、法政大学陣内研究室編『シーレ川とブレンタ川の流域に関する研究』前掲、pp.190-208 に収録されている。
77. 法政大学陣内研究室編『シーレ川とブレンタ川の流域に関する研究』前掲、2014 年、p.195.
78. Vito Favero, Riccardo Parolini, Mario Scattolin (a cura di), *Morfologia storica della laguna di Venezia*, Venezia : Arsenale, 1988, p.22.
79. Biblioteca del Museo Correr, Venezia.
80. V. Favero et al. (a cura di), *op.cit.*, p.36.
81. *Ibid*., p.46.
82. A.S.Ve, *S.E.A., Brenta*, b.42, dis.6.
83. Giuseppe Badin, *Storia di Dolo documenti ed Immagini*, Venezia : la Press, 1997, p.40.
84. *Ibid*., p.11.
85. *Ibid*.
86. *Ibid*.
87. *Ibid*., p.45.
88. A.S.Ve, *S.E.A., Brenta*, dis.52/A.
89. V. Favero et al. (a cura di), *op.cit.*, p.30.
90. Mauro Pitteri, *I mulini della Remubblica di Venezia*, Istituto di Storia della Società e dello Stato Veneziano e dell'Istituto "Venezia e l'Oriente" della Fondazione Giorgio Cini (a cura di), *Studi Veneziani*, N.S. XL, Pisa-Roma : Fabrizio Serra editore, 2000, p.25.
91. 陣内、高村編『水都学 III』前掲、p.110.
92. A.S.Ve, *S.E.A.*, Disegni, *Brenta*, dis.16.
93. バール兼レストラン（I Molini del Dolo）の従業員からのヒアリングによる。建物の正面には「国営製粉所（Molino Demaniale）」と記載されている。
94. 陣内秀信、高村雅彦編『水都学 I』法政大学出版局、2013 年、p.38.
95. G. Badin, *op.cit.*, p.40.
96. *Ibid*., p.10.
97. G. Caniato et al., (a cura di), *Il Brenta*, op.cit., p.299.

結章

本論文では、水の上に成立・発達し近代化が進んだ段階でも水都として生き続けてきたヴェネツィア本島と、その都市の営みを支える役割をもった周辺地域にあたるラグーナおよびテッラフェルマを対象に、都市と地域のそれぞれが水といかに密接に結びついて形成され、水面や河川の流域を通じて相互の有機的関係をどのように築き上げてきたのかを様々な視点から分析考察した。以下、各章において明らかにできた研究成果の主な点を挙げる。

第１章

本論文の位置づけ、意味づけの役割をもつ第１章では、水都ヴェネツィアに関する建築史、都市史の研究動向を考察し、水の視点から都市を捉える研究は、1980 年代から大きく展開したことを指摘した。この時代、アナール派の影響を受け、都市史研究において港町の研究に関心がもたれるようになった背景にも目を向けた。

また、1966 年の大被害をもたらしたアックア・アルタをきっかけに、水都として再認識されるようになったことを論じた。ラグーナの自然環境が見直され、土木史や自然環境の立場から、ラグーナの維持や保護に関する研究が行われるとともに建築史・都市史の分野からもヴェネツィア共和国時代の治水事業が再評価された。こうしたラグーナの再生をめざす動きのなかで､ラグーナのテリトーリオ（地域）やパエザッジョ（風景）が重要視されるようになったことを指摘した。そこには､文化的景観という概念も盛り込まれ､さまざまな研究分野が総合的にラグーナを捉えはじめたことも検証した。この動きはラグーナからさらにヴェネト地方やアドリア海沿岸まで広がっている。

そして 1990 年代、水辺に立地した産業施設が再開発の時期を迎え、建築家や都市計画家の立場からこうした産業遺産としての建造物にも関心が向いたこと、またテリトーリオやパエザッジョの視点と結びつくことで、河川沿いの工場や倉庫も価値づけられる動きも見られたことを示した。この流れは、19 世紀以降の建築や都市計画を水の側から考察することの重要性を示唆している。そして歴史学の分野からヴェネツィアとテッラフェルマとの舟運ネットワークに関する研究も登場し、テリトーリオの視点の価値が高まりつつある動向とその意味について論じた。

本章において、1980 年以後に顕著になるヴェネツィアを水の視点から見直す動きと、その周辺に広がる地域が果たした役割を再評価する動きを詳細に論じたことにより、本論文全体のテーマ設定とその内容に関する意味づけをより鮮明にすることができた。

第２章

第２章では、共和国崩壊以後の 19 世紀から 20 世紀初頭に焦点を当て、ヴェネツィアが都市構造を大きく変化させながらも、水都としてイメージを維持し、さらにそれを高めてきた過程を明らかにした。

まず、その近代化を迎える以前の水都理解の基礎作業として、第１節では、1500 年に出版されたヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図を用いて、水と結びついて発展したヴェネツィアの伝統的な空間構造を解読した。政府の施設や宗教施設、パラッツォといった施設が象徴的に描かれていることを指摘し、15 世紀末の華々しい都市景観を打ち出していることを結論づけた。また海洋都市国家という認識の高さが示されていることも確認した。

第２節では、その共和国時代に作り上げられた都市構造が近代化の過程で大きく変化していく様を、舟運の視点から捉え直し、むしろ舟運を強化し、水の都市の特徴をいかしながら近代化を進めたことを明らかにした。またラグーナの舟運については、第３章、第５節でも指摘したように、1920 年代以降の道路整備をきっかけに、ラグーナに面した地域とヴェネツィア本島を結ぶ路線は、次第に陸上交通へと切り替わっていった。その一方で、ヴェネツィア本島と島々を結ぶ路線は増便され、舟運をより充実させていること、さらに河川を使った舟運に関しては、第４章、第２節のシーレ川流域で指摘したように、1970 年代、船による輸送からトラックやバスといった陸上交通に切り替わり、舟運は激減してしまったことを示した。この一連の舟運の変化を一覧にまとめておく（◆図１）。従来、ヴェネツィアにおいてさえ、このように舟運を中心に水の側からの視点で都市の形成変容を明らかにする研究が少なかっただけに、本論文は都市史のこうした新

たな領域で一つの貢献をなし得たと考えられる。

第３節では、まず、ヴェネツィア市文書館に所蔵されている史料から、1808 年から、ジャルディーニで水浴プロジェクトが持ち上がっていた事実に光を当てることができた。また、19 世紀にヴェネツィアで流行した舟を利用した水浴施設を取り上げ、ほとんど知られていない施設の実態を明らかにした。これは、リドの海水浴場が発展する以前からヴェネツィアでは富裕層の間で流行していた水浴として位置づけられる。そして、ヴェネツィアにおける水浴の歴史は、第３章、第４節で取り上げるリドの開発に続く。

第２章の第４節では、共和国崩壊以後、従来、都市全体に広がっていた港の機能を南西地区へ集中させるインフラの構造変化が起こったことで、ヴェネツィアの水辺空間の役割･意味に大きな変化が生まれたことを指摘した。19 世紀、リーヴァ・デリ・スキアヴォーニとカナル・グランデ沿いのマドンナ・デッラ・サルーテ教会の正面にはホテルが次第に集中して立地していく過程を描き、水辺空間の利用の変遷を明らかにした。リーヴァ・デリ・スキアヴォーニでは、19 世紀後半のカフェ・テラスの登場とホテルの立地により、水辺は物流の拠点から観光客や市民に開かれた人の集まる空間の性格をもつようになったことを論証した。また、カナル・グランデ沿いでは、貴族の邸宅がホテルに転用されたことで、建物の運河側には舟の乗降、荷役を容易にするための桟橋が設置されるようになった。さらに 1930 年代、カナル・グランデ沿いのホテルでは、この運河の上にテーブルや椅子を並べたくつろぎ空間が出現するようになったことを、ヴェネツィア市文書館の史料によって明らかにした。現在の水都ヴェネツィアの典型的なイメージと結び付くこうした水上テラスが意外にも、新しい時期に誕生したという事実を解明できた。

そして、第５節では、港湾が整備された南西地区の劇的な変化を明らかにした。本来、自然護岸の広がるのどかな地域であったが、港湾の整備により、大規模な工場、倉庫を生み出し、時代の最先端の技術が集積する場と変化していった。しかし、1960 年代、工場、倉庫が、本土に移転したことで、新たな転機を迎え、産業遺産が大学やオフィスとして転用され、再び人の空間へと蘇った。その一連の変化を描き、単なる観光都市ではない文化都市、創造都市となっていることを結論として述べた。

このように本章では、近代化における水の都市の港湾機能の在り方の変化によって、本来、物流機能をもった水辺の空間がその役割を変え、新たな時代の要請を受けつつ、それまでになかった新しい用途、役割を獲得し、今日に繋がるヴェネツィアの水都としての魅力を高めてきた過程について解明した。この視点は、世界に共通するウォーターフロント再生にとって最も重要な根本原理にあたるものであり、その考え方をここに示すことができた。

第３章

特徴あるラグーナの空間を正面から捉え、それがヴェネツィアとの関係のなかでどのような役割を担ってきたのかを考察し、各節で次のようなことを明らかにした。

第１節では、ラグーナに人が住み始めてから行われてきた漁業、農業、狩猟などを挙げ、食料宝庫というラグーナの水環境の恵みについて論じた。また、ラグーナに祠（カピテッロ）が設置されるように、精神面でも水とのつながりが深いことを指摘した。

そして第２節では、アックア・アルタをテーマとして、常に変化し続けるラグーナの自然環境に対してヴェネツィアが取り組んできた努力の歴史を描いた。河川の河口を移し替えるという大事業によって、不安定なラグーナの地形を維持してきた過程を追った。この河川付け替えの変遷に関しては、第４章でも各河川で論じている。絶え間ない努力の上にヴェネツィアという特異な環境を維持していることを指摘した。

そうした努力の上に成り立っているラグーナの島々について第３節で取り上げた。ここではラッザレット・ヴェッキオのような検疫を担った島、サン・クレメンテ、ラ・グラツィア、サッカ・セッソラのように病院施設を受け入れた島など観光地ではない島々に焦点を当て、ラグーナの一つの側面を描いた。ヴェネツィアにとって厄介施設を受け入れる大きな器であったことを論じた。そうしたネガティブなイメージの強い島々が近年では、かつて使われた施設を大学や超高級ホテルに転用し、島を積極的に活用する動きに変わりつつある。共和国時代、有力家が開放感を求め島に別荘を建てる傾向があったのだが、そうした従来の島の価値が今再び、評価されつつあり、水都ヴェネツィアのイメージをつくり出すのに、

貢献していることを指摘した。

第４節では、ヴェネツィアの観光化のイメージを決定的なものにしたリドの形成過程を明らかにした。第２章、第３節でフローティング施設の実態を明らかにし、第４節でヴェネツィア本島の東側が観光地化していく過程を描いたが、この第３章、第４節は、その続編とも言うべき節である。19 世紀後半～ 20 世紀前半を中心に、リドの変遷を丁寧に追い、個人や民間企業の力で、リドが開発されていく過程を示した。その開発では、馬車が駆け抜けられる大通りを実現するなど、ヴェネツィア本島では実現できなかったいわゆる「憧れ」をリドで実現していったことを論じた。リドで行われた開発により、さらにダイナミックな水都ヴェネツィアに発展させることができたと言える。

そして５節では、リドの開発と同時代に行われたマルゲーラ港の建設について論じ、ヴェネツィア本島の住環境を守る大きな役割を果たしたことを指摘した。またラグーナ周辺地域を開発し、通勤・通学圏、生活圏を拡大することで、むしろ歴史地区であるヴェネツィアを保存・維持することができた点を指摘した。

最後に、研究の手薄なヴァッレ･ダ･ペスカに着目し、時代による位置の変遷を論じた。安定した食料供給をヴェネツィアにもたらすことだけでなく、狩猟場として娯楽の場でもあったこと、現在もなお、こうした豊かな水の自然環境が活用され続けていることを示した。

こうした様々な視点からラグーナを描き､ヴェネツィアの発展にとって必要不可欠な空間であることを論証した｡ラグーナは、ヴェネツィアにとって負の機能を受け入れる器として役割を果たす一方で、快楽を求めるものには格好の場を提供したことを論じた。この両局面を可能にする懐の深さがヴェネツィアの都市空間を包み込み、都市の発展を可能にしたことを示し、ラグーナの自然環境を人々が絶え間なく管理しつづけてきた英知の結晶が、今日のヴェネツィアに繋がっていると言えると結論づけた。

今日、ヴェネツィア市も、歴史に包まれた本島ばかりか、そのまわりに広がるラグーナをも一体としてとらえ、都市の文化的、環境的価値をアピールする考え方を見せている。本章では、そうした新たな認識のもと、ラグーナがいかに水都ヴェネツィアの成立・発展にとって重要な役割を果たしてきたかを様々な視点から解明できた。

第４章

本章では、もう一つの後背地であるテッラフェルマを取り上げ、そのなかでもシーレ川、ピアーヴェ川、ブレンタ川に着目し、ヴェネツィアの都市建設と市民生活を支える地域構造が成り立っていたことを明らかにした。

第１節では、テッラフェルマの多様な地形と豊富な資源を広範囲に論じている。

第２節では、まずヴェネツィアと古くから結びつきのあるシーレ川流域を取り上げた。ここでは、トレヴィーゾより上流側の水車を用いた製粉業を生業とした地域と、トレヴィーゾより下流の舟運で発達した地域があることを明確にした。ヴェネツィアと結びついて発展したそれらの地域では、川を中心としたそれぞれの機能が、街や集落の構造にも影響を与えていることを論じた。また、トレヴィーゾの水都としての空間構造について掘り下げた。水辺に立地する建物群がいかに運河を活用したものであったかを明らかにし、それが現在の都市空間をつくり出していることを考察した。

第３節では、ピアーヴェ川流域を取り上げ、木材輸送で形成された地域構造を明らかにした。植林および伐採、河川を使った丸太の輸送、丸太の集積地、製材、筏の組み立て、筏師による筏の輸送など集落によってそれぞれの役割を担っている。河川がベルトコンベヤーのような機能をもち、流れて来る木材を次の地域へとバトンタッチしていく様はまるでピアーヴェ川全体が巨大工場であるかのようである。また、その筏には、鉄、銅、鉛などの鉱物に加え、石、木炭、さらには羊毛などの加工品、そして食料品もヴェネツィアに運ばれた。そうしたピアーヴェ川を軸としたネットワークの全体像を描き出した。これまで行われていた各地の郷土史研究をつなげることで、広範囲の地域構造を読み解くことができた。これは都市史分野において、地域形成史を描き出すという新たな枠組みである。

最後にブレンタ川流域を取り上げ、様々な視点からこの河川流域の役割を考察した。

ブレンタ川でもまず着目したのが木材輸送である。その輸送ルートで注目したのが、ブレンタ川の上流に注ぐチズモン川沿いのプリミエーロ渓谷である。この渓谷はヴェネツィア共和国の外だったので、当時の外国とヴェネツィアとを描くことになる。こうしたヴェネツィアを支えてきた水のテリトーリオを明確にすることで、政治的支配権とは異なる、文化・

経済システムを再構築することが可能となる。

またブレンタ川流域では、ヴェネツィアとパドヴァ間の重要な舟運ルートにも着目した。ここでは、ブレンタ川の大規模な治水事業を行いつつも、舟運を維持し続けるために大きな役割を果たしたドーロについて論じた。ドーロには舟運を維持するための閘門建設のほかに、水位差を利用した国営製粉所の建設、さらには飲料水を摂取する取水口と用水路の建設により、ヴェネツィアにとって欠かせない町に発展していったのである。

このように、河川や運河という水の空間軸から、ヴェネツィアとテッラフェルマの間に成り立っていた密接な関係を捉え直し、従来成り立っていた地域構造を描くことが可能となった。水の側からテリトーリオ（地域）を読み解くことがその地域に眠った価値を見出す有力な手法の一つになり得るということを具体的な事例を通してここに示すことができた。

以上のように、本論文では、これまでの膨大な蓄積のあるヴェネツィアの都市史研究においても、まだその研究が手薄で、しかも、現代の価値観から見て今後に大きな可能性を秘めていると思われる二つの新たな領域を対象として選び、次のような研究成果が得られた。

一つ目は、19 世紀以後の歴史に関する研究である。この都市が近代化を受入れつつも、それ以前から形成された水都としてのイメージを維持し、舟運の強化や水辺の活用など、新たな価値を加え、水都としての特徴を際立たせながら、今日見られる独自の文化・創造都市というイメージを獲得していったプロセスを明らかにすることができた。この成果は、これからの日本の都市の在り方を考える上で、多くのヒントになると考えられる。

二つ目は、空間的、地理的に対象を広げるもので、資源の乏しいこの水都の形成・発展を支え続けてきた周辺に広がる後背地としてのラグーナとテッラフェルマを対象とする研究である。まずは、近代化の過程で過小評価されたラグーナの自然環境、および歴史的空間を再評価し、ラグーナとの密接な結びつきをもとにヴェネツィア本島に水都独特の文化が発達し得たことを検証できた。

一方、テッラフェルマに関しては、河川およびその流域を通して、ヴェネツィアを支えてきた後背地の役割を考察し、相互間に密接で有機的な関係がいかに形成されたかを解明できた。これまで東方とのつながりのなかでヴェネツィアが論じられてきただけに、大きな問題提起をするものである。また、近年、イタリアで、そして日本においても、テリトーリオの重要性が認識され、都市とその周辺地域の相互関係を再評価する動きが大きくなっている。こうした視点から周辺地域を捉えることで、ヴェネツィアの成立基盤の理解を深める一助になるはずである。

このような二つの領域に光を当てることで、膨大に蓄積されたヴェネツィアの都市史の研究分野に新たな可能性を提示することができたと考える。

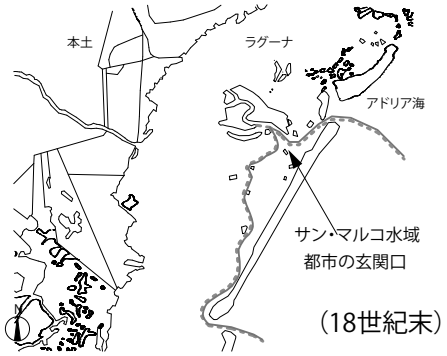
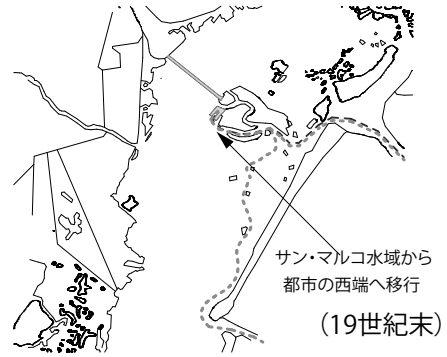
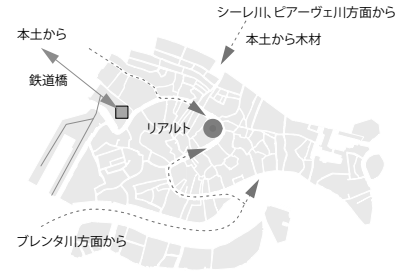
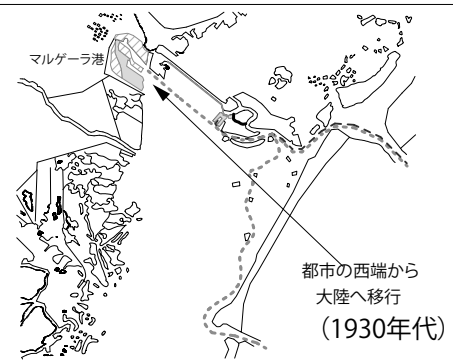
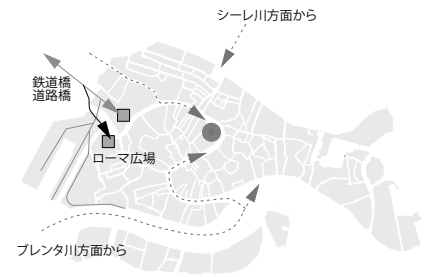
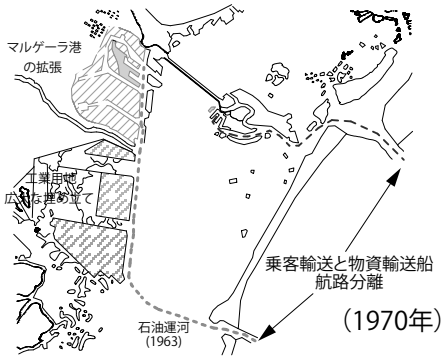
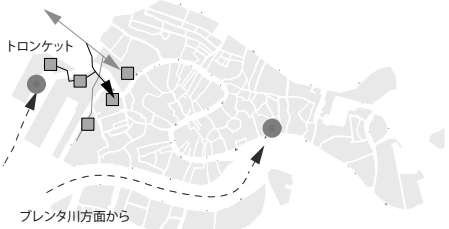
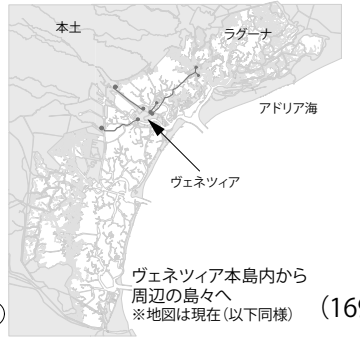
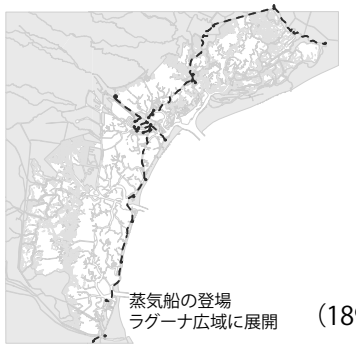
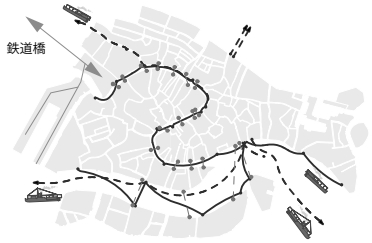
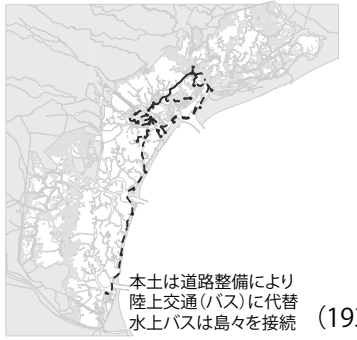
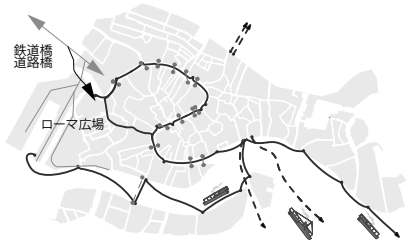
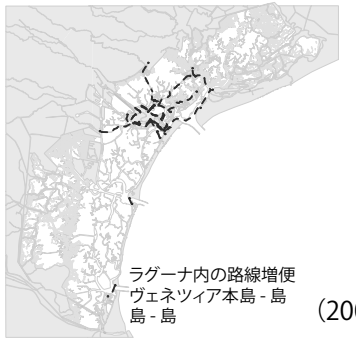
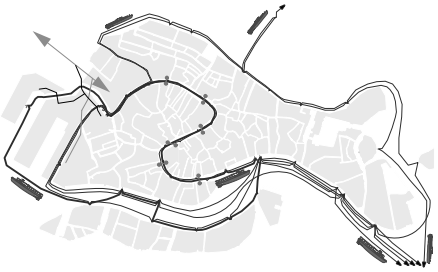
時代	アドリア海―ヴェネツィア本島	本土（テッラフェルマ）―ヴェネツィア本島
共和国時代 (～1797年) サン・マルコ広場：政治と宗教の中心 リアルト周辺：経済と商業の中心 海の税関（カナル・グランデの河口） 陸の税関（リアルト橋近く） 国営造船所（アルセナーレ、1104年） 乗客輸送は手漕ぎ舟と帆船 渡し舟（トラゲット）	 （18世紀末）	 N 本土からヴェネツィア本島内の各所に舟でアクセス（1697年）
19世紀 ～第一次世界大戦 1846年　鉄道開通 1869年～　港湾整備 1880年　スタツィオーネ・マリッティマ使用開始 蒸気船の登場 ラグーナ　:1857年 カナル・グランデ:1881年	 （19世紀末）	 本土からヴェネツィア本島内の各所に舟＋鉄道でアクセス（19世紀末）
20世紀前半 (第一次世界大戦～第二次世界大戦) 1917年～　マルゲーラ港整備 1920年代　本土、島で道路整備 1933年　リオ・ノーヴォ掘削 1933年　リオ・ノーヴォの路線開通 公共事業、商船のモーターエンジン化	 （1930年代）	 本土からヴェネツィア本島内に舟＋鉄道＋道路でアクセス（1930年代）
20世紀後半（1950年代～） 1953年　マルゲーラ港拡張 1957年　マルコ・ポーロ国際空港完成 1963年　マラモッコ・マルゲーラ運河（石油運河）掘削 1960年代　船外機の普及により個人用舟のモーターエンジン化 開発型から環境保護へ	 （1970年）	 本土からの物資輸送は陸上交通に代替 舟運は観光船（2008年）
凡例	乗客輸送船（手漕ぎ舟・帆船） 乗客輸送船（蒸気船・ディーゼル） 商船（石油タンカー含）	物資輸送船（手漕ぎ舟・帆船） 観光船　鉄道　道路 主な荷降ろし場所　陸上交通の荷降ろし場所

図1　航路変遷図

ラグーナ内	ヴェネツィア内
 N ヴェネツィア本島内から 周辺の島々へ ※地図は現在（以下同様）（1697年）	 N カナル・グランデに 渡し舟（トラゲット）多数（1697年）
 蒸気船の登場 ラグーナ広域に展開（1895年）	 軸線の変化 横断軸（トラゲット） ＋縦軸（カナル・グランデに沿った路線）（1887年）
 本土は道路整備により 陸上交通（バス）に代替 水上バスは島々を接続（1934年）	 リオ・ノーヴォ型水上バスの登場 1933年～　ショートカットの路線（1934年）
 ラグーナ内の路線増便 ヴェネツィア本島 - 島 島 - 島（2008年）	 1967年～　ヴェネツィア本島 循環型路線開通（2008年）
乗客輸送船（手漕ぎ舟・帆船） 乗客輸送船（蒸気船・ディーゼル） 陸地　植物群　水深 0-1.2m	渡し舟　中距離渡し舟の乗り場 都市型水上バス ラグーナ型水上バス

謝辞

本論文が出来上がるまでには、実に多くの方々にお世話になった。修士課程からご指導してくださった陣内秀信教授にまず厚く御礼を申し上げる。常に新しいことを切り開く姿勢、研究の面白さを教わった。またこの膨大な論文の副査を引き受けてくださった渡邉眞理教授、高村雅彦教授に心からお礼を申し上げたい。そして野口昌夫教授、伊藤毅教授、渡辺真弓教授、石井元章教授からも数々の助言をいただいた。この場を借りて感謝申し上げる。

2005 年 10 月からイタリア政府給費留学生としてヴェネツィアに留学した際、指導教授として受け入れていただいたヴェネツィア建築大学の L. フィレージ（Leonardo Fileri）教授に感謝する。L. フィレージ教授は、専門である植物学の視点から自然環境の保護地域などテリトーリオの視点を常に示唆してくださった。またヴェネツィアに関する貴重な資料を快く提供してくださった C. バリストレリ（Corrado Balistreri Trincanato）教授、E. バリストレリ（Emiliano Balistreri）氏、D. ザンヴェルディアニ（Dario Zanverdiani）氏に心から感謝の意を表したい。そのほか 2005 ～ 2006 年の留学時にはヴェネツィア建築大学の M. フォリン（Marino Folin）教授、A. カッペッリ（Cappelli）教授、など多くの方々からたくさんの示唆を与えていただいた。水上交通においては、ヴェネツィア国際都市センター所長の R. ブルットメッソ（Rinio Bruttomesso）氏、現在の政策について大変貴重な話をしてくださったヴェネツィア市水上交通システム計画課局長 M. メドーロ（Medoro）氏、ウスター科学技術大学の F. カッレーラ（Carrera）先生にお礼を申し上げる。

そして、博士後期課程に進学後、2011 ～ 2012（平成 23 ～ 24）年度、日本学術振興会の特別研究員奨励費「水の都市ヴェネツィアの近代化に関する研究」（研究代表者：樋渡彩）においてヴェネツィアに度々滞在しながら、現地調査・文献収集など研究を進めてきた。その際、ヴェネツィア建築大学の D. カラビ（Donatella Calabi）教授、G. ジャニギアン（Giorgio Gianighian）教授、パドヴァ大学の S. チリアーコノ（Salvatore Ciriacono）教授から数々の助言をいただいた。この場を借りて感謝申し上げる。G. ジャニギアン教授には、ピアーヴェ川筏師民俗博物館の訪問を勧めてもらうも、博物館の立地場所から、なかなか訪問できずにいたが、2014 年 8 月の陣内研究室の調査でようやく訪れることができた。小さな村の小さな博物館ではあったが、ヴェネツィア共和国がつくり出したピアーヴェ川の木材産業システムに関する充実した展示内容であった。

2005 年の留学以前から 2015 年現在まで度重なる助言と激励をくださった湯上良氏に心から感謝する。また、研究を進めるに当たり、ヴェネツィア出身の M. D. パオルッチ（Matteo Dario Paolucci）氏にもお礼申し上げる。M. D. パオルッチ氏からは、この地方の方言の読解だけでなく、史料の読み方も指導していただいた。2013 年、2014 年の調査では、土地勘のある M. D. パオルッチ氏のおかげで成功を収めることができた。そして、板倉満代氏に心より感謝する。板倉氏とは、留学以前の準備段階からお世話になっている。当時パドヴァ在住であったことから、パドヴァ県に位置するエウガネイの丘を案内していただき、ヴェネトの田園の魅力に初めて触れることができた。この時、石切り場やバッタリア・テルメの河川航行博物館（Museo della Navigazione Fluviale）も教えていただき、2011 年に一人で博物館を訪問した。この博物館の展示の充実ぶりに驚き、陣内研究室の調査に組み込みたいと思い続けた。そして、2015 年には、水都学研究会で「テッラフェルマの産業を支えた木工具」と題して、道具史の視点から見たテッラフェルマをレクチャーいただいた。

史料館、博物館の方々には、本当にお世話になった。まず、ヴェネツィア市文書館（Archivio Storico Comunale di Venezia）に心からお礼申し上げる。そのほか国立ヴェネツィア文書館、国立トレヴィーゾ文書館、ヴェネツィア市の建築技術局（Ufficio Tecnico Sezione Edilizia）、国立マルチャーナ図書館、ヴェネツィア建築大学図書館、同大学の地図資料室（CIRCE）とプロジェクト史料室（Archivio Progetti）、クエリーニ・スタンパーリア財団図書館（Biblioteca della Fondazione Querini Stampalia）、ベネトン研究財団図書館（Biblioteca della Fondazione Benetton Studi Ricerche）の方々に感謝する。クエリーニ・スタンパーリア財団図書館では朝から晩まで一日中過ごし、さらに土日、祝日も含め連日ここで過ごしていた。本論文が充実したのも、ここで収集した文献のおかげである。またシーレ川流域の書籍を豊富に所蔵するベネトン研究財団図書館はトレヴィーゾ内を流れる運河に隣接し、私にとっては癒しの空間であった。

次に調査でお世話になった方々にお礼を申し上げたい。第 3 章で取り上げたラグーナに関してお世話になった方々を挙げる。まず、ラグーナの調査では、ムラーノ在住の I. バッラリン（Ivan Ballarin）・谷村宜子夫妻に感謝し申し上げたい。2014 年の 5 月、8 月、2015 年 8 月のラグーナ調査の際、彼らのボートを出していただいた。入り組んだ運河網の奥まで入り込み、ラグーナの地形を体で吸収する価値ある経験ができた。2014 年 5 月と 8 月の調査では、次の方々にお世話になった。アグリトゥーリズモ（La Barena）のオーナーであるミケーレ（Michele）氏、アグリトゥーリズモ（Ai Tigli）の L. ビアジオロ（Luana Biasiolo）氏、カゾーネ（Casone delle Sacche）でスポーツクラブの拠点を構えている A. フリゾ（Adrian Friso）氏、ヴァッレ・ザッパをはじめいくつかのカゾーネの管理をしている V. リヴィエリ（Valter Livieri）氏と V. ヴォルピン（Vanda Volpin）氏。2015 年 8 月の調査では、ラッザレット・ヌオーヴォ博物館の調査を行ってい

るエリザベッタ（Elisabetta）氏とウーゴ（Ugo）氏、ヴァッレとラグーナのテリトーリオ博物館（Museo del Territorio delle Valli e della Laguna di Venezia）の館長である G. ラッロ（Giampaolo Rallo）氏、ヴァッレ・モロジーナとヴァッレ・ゲッボ・ストルトを案内していただいた G. ベルトネチェッロ（Gilberto Bertoncello）氏からラグーナに関する多くの情報をいただいた。

そして、第 4 章で着目したテッラフェルマに関しても、多くの方々に感謝申し上げたい。まず、2013 年の夏の調査では、この地域を熟知した歴史学者の M ピッテーリ（Mauro Pitteri）先生、パドヴァの郷土史家 A. スーザ（Alberto Susa）氏に心から感謝申し上げる。M. ピッテーリ先生には、トレヴィーゾ、シーレ川の流域（チェルヴァーラ湿原、クイント・ディ・トレヴィーゾ、カジエール、カザーレ・スル・シーレ）、ブレンタ川沿いのドーロの調査を、A. スーザ氏にはパドヴァの調査を協力していただき、より地域の理解を深めることができた。また、カザーレ・スル・シーレの船会社社長の G. ステファナート（Glauco Stafanato）氏、フォンツァーゾの元市長 B. スジン（Bartolo Susin）氏からは貴重な古写真を提供していただいた。そして、ブレンタ川博物館（Museo Canal di Brenta）のディレクターである R. バッティストン（Roberto Battiston）氏、パネヴェッジョ公園（Ente Parco Paneveggio）の M. チェッコ（Mauro Cecco）氏、カナル・サン・ボーヴォの博物館の D. グベルト（Daniele Gubert）氏には、突然のお願いの上、時間外労働にも関わらず、長時間に渡るレクチャーをしていただいた。これらの方々に心からお礼申し上げる。また、バッサーノ・デル・グラッパ郊外に立地する元石灰工場を管理する R. タスカ（Roberto Tasca）氏にもお礼を申し上げる。突然の訪問にも関わらず、元石灰工場の施設を非常に丁寧に案内していただいた。

2014 年 8 月の調査では、我々のためにチドロ・木材博物館（Museo del cidolo e del legname）を特別に開け案内してくれた N. ボニ（Nadia Boni）氏に、ピアーヴェ川筏師民俗博物館（Museo etnografico delgi zattieri del Piave）の A. オリヴェール（Arnaldo Oliver）氏にお礼を申し上げる。またカドーレ大共同体（Magnifica Comunità di Cadore）の文書館の史料を準備してくれたピエーヴェ・ディ・カドーレの考古学博物館のブックショップのマッテオ氏（Matteo）にも感謝申し上げる。ストラマーレで出会った M. マーゾ（Mario Maso）氏、P. ダッラ・サンタ（Pasquale Dalla Santa）氏、ボルゴ・ピアーヴェの S. ダル・ファッラ（Stefano Dal Farra）氏、ゾルド・アルトの元製粉所に住む O. ピヴァ（Oma Piva）氏、ロッツォ・ディ・カドーレの在住の A. ダ・プラ（Achille Da Pra (Giazin)）氏と F. ザンエッラ（Fernando Zannella）氏には、突然の訪問にも関わらず、かつての姿を語っていただいた。また、パドラ川に設置されたストゥアの説明を懇切丁寧にしていただいた F. デ・マスティン（Fiorenza De Mastin）にも心よりお礼申し上げる。

こうした我々の訪問を快く迎え、調査に協力してくださった地元の方々に心から感謝したい。そして、現地の情報を惜しみなく提供していただいてきたヴェネツィア在住の持丸史恵氏、小山寿美子氏、内藤瑞恵氏、城崎有沙氏、ユウコさん、山田素子氏をはじめとするヴェネツィア周辺地域在住の友人、知人にも心から感謝したい。こうした方々のおかげで、日本に居ながらにして現地を把握することができ、研究を順調に進めることができた。

そして、ヴェネツィアで日々ともに過ごした宮入香織さんにもこの場を借りて感謝申し上げたい。彼女のおかげで苦しい留学生活をなんとか乗り越えることができた。切磋琢磨したあの日々はかけがえのない時間である。また常日頃支えていただいた多くのイタリア在住の方々、石渡雄士先輩、稲益祐太先輩をはじめとする陣内研究室の方々、小島彩乃さんほか調査や文献収集を手伝ってくれた方々、ヴェネツィアに来てくださった知人、友人に感謝する。さらに何か執筆する度に文章をチェックしていただいた岩倉智美さんに心からお礼申し上げたい。

最後に、温かい励ましをいつも送り続けてくれた家族に心から感謝する。

テリトーリオと私

本論文のキーワードの一つに「テリトーリオ（地域）」がある。このテリトーリオという視点は、まだイタリア語の意味が分からない時から、自然と身についていたのかもしれない。さかのぼればこれは、芝浦工業大学在学時の経験によるものである。2004年3月にイタリアのラクイラ大学とのワークショップに参加し、コロンネッラ（イタリア、ブルッツォ州）という小さな街の再生プロジェクトを提案した。ワークショップではまず、コロンネッラの場所の位置づけが、広域の地図を用いて行われ、アドリア海からの距離、周辺の土地利用、経済、産業などコロンネッラ周辺の話から始まったのである。どれほど広域だったかははっきりと覚えていないが、「そこまで広域から小都市を位置づける必要があるのか」と強く印象に残っている。それと同時に、自分たちの足で中心部のサーベイも行い、都市の内外の２極面から見る視点を学んだ。今にして思えば、イタリアの都市計画では当然のことのようだが、日本ではまだ浸透していないのかもしれない。また、もう一つの経験として、2004 年の卒業論文で江東区の小名木川を扱う際、芝浦工業大学の OB で陣内研究室の OB である難波匡甫氏から、「小名木川は江戸東京にとって重要な航路の一つに当たることを意識する」ようアドバイスを受けていた。それは、小名木川が利根川や江戸川水系と江戸との結節点に位置し、様々な物資が往来する重要な場所であったという。こうした、広範囲の視点で物事を捉え、その中のどの部分を掘り下げているのかを意識しながら研究を進めることが大事であることを学んだ。今思えば、こうした二つの経験によって「テリトーリオ」の概念を体に自然と叩き込まれていたのであろう。

そして 2005 年、水都研究を目指して陣内研究室に進学し、2006 年 10 月からヴェネツィア建築大学に留学した。修士課程では、「ヴェネツィアの近代における舟運の変遷」をテーマとした。ヴェネツィアを航行する舟には、アドリア海、テッラフェルマ、ラグーナ、ヴェネツィア本島内の規模があることを位置づけ、修士論文では、ラグーナ内とヴェネツィア本島内の変遷を掘り下げ、近代化の波の中でヴェネツィアがどのように現在もなお島として成り立ち続けているのかを考察した。

こうして少しずつ研究を進展させていたところ、2013年6月、ついに陣内研究室として調査を立ち上げることとなった。初の調査隊長である。2005 年から提案してきたが、ようやく機が熟したということであろう。私自身の研究では、ラグーナにかつて注いでいた河川の流域が対象だが、本調査では、ヴェネツィアにとって重要度の高い、シーレ川とブレンタ川の流域を対象とした。大規模な調査を行う機会に恵まれ、河川沿いの都市・集落を連続して訪れることで、流域の土地勘が養われ、点ではなく、面的にその地域を認識することができた。

陣内研究室からは、当時修士課程２年の須長拓也君、修士課程１年の真島嵩啓君、学部４年の道明由衣さんが参加した。彼らのチームワークの良さが本調査の成功のカギとなったのは言うまでもない。また、地元でイタリアの史料に精通する M. D. パオルッチ氏の参加は心強かった。そして、2003 年に陣内研究室でパドヴァやトレヴィーゾなどを研究し修士論文としてまとめた宇野氏にも参加していただいた。さらに『プロセスアーキテクチュア』の特集「ヴェネト―イタリア人のライフスタイル」（1992 年）でトレヴィーゾ調査をした植田暁氏にもトレヴィーゾ調査に参加していただいた。また早稲田大学の藪野健教授の参加もあり、現地であっという間に目の前の風景を描く姿に感動した。このようなメンバーに恵まれ、2013 年の調査は大成功に収まり、翌年も調査を実施できることになった。

2014 年の調査はさらにマニアックである。陣内教授を筆頭に、当時修士課程１年で前年度の調査にも参加した道明さん、M. D. パオルッチ氏、樋渡というわずか４人の精鋭メンバーより、ピアーヴェ川流域の調査が行われた。木材輸送のシステムを把握するべく、上流から下流まで広範囲に渡り移動の連続であった。それはまるで筏師のように。

そして 2015 年 8 月の調査では、バッキリオーネ川から水を引いた運河沿いに位置するバッタリア・テルメの河川航行博物館を訪問し、元船乗りの館長から当時の舟運状況をうかがうことができた。ヴェネツィアを支えてきた舟運ネットワークを具体的にイメージすることが可能となった。

本論文の第４章はこうした長年の研究の積み重ねとダイナミックな調査により実現したのである。

最後に、本論文を通して、水都ヴェネツィアを支えてきたラグーナとシーレ川、ピアーヴェ川、ブレンタ川の流域のテリトーリオの理解を深めていただければ幸いである。そして、水の側からテリトーリオ（地域）を読み解くことがその地域に眠った価値を見出す有力な手法の一つになり得るということを期待したい。

参考文献・資料

ヴェネツィア関係

ヴェネツィア全体

・BALISTRERI TRINCANATO Corrado, BALISTRERI Emiliano, ZANVERDIANI Dario (a cura di), *Venezia minore*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2008.
・BALISTRERI TRINCANATO C., ZANVERDIANI D., *Venezia nel tempo : Atlante storico dello sviluppo urbano 726–1797*, Roma : Aracne, 2013.
・BARBIANI Elia (a cura di), *Edilizia popolare a Venezia : storia, politiche, realizzazioni dell'Istituto autonomo per le case popolari della provincia di Venezia*, Milano : Electa, 1983.
・BASSI Elena, T*racce di chiese veneziane distrutte : ricostruzioni dai disegni di Antonio Visentini : memoria presentata nell'adunanza ordinaria del 28 ottobre 1995,* Venezia : Istituto Veneto di Scienze Lettere ed arti, 2007.
・BECKER Frank, *Costruire Venezia : cinquecento anni di tecnica edilizia in laguna le case a schiera*, Roma : Argos, 2002.
・BENEVOLO Leonardo, D'AGOSTINO Roberto, TONIOLO Mariolina, *Quale Venezia : trasformazioni urbane 1995-2005*, Venezia : Marsilio Editori, 2007.
・BERVEGLIERI Roberto, *Le vie di Venezia : canali lagunari e rii a Venezia : inventori, brevetti, tecnologia e legislazione nei secoli 13.-18.*., Sommacampagna : Cierre edizioni, 1999.
・BRUSATIN Manlio, *Venezia nel Settecento : stato, architettura, territorio*, Torino : G. Einaudi, 1980.
・BOERIO Giuseppe, *Dizionario del Dialetto Veneziano*, Firenze : Giunti, 1998.（ヴェネツィア方言辞書）
・CALABI Donatella, MORACHIELLO Paolo, *Rialto : le fabbriche e il ponte, 1514-1591*, Torino : Giulio Einaudi, 1987.
・CALABI D., "Magazzini, fondaci, dogane," TENENTI Alberto, TUCCI Ugo Tucci (a cura di), *Storia di Venezia : il Mare*, vol.12, Roma : Istituto della Enciclopedia italiana, 1991, pp. 761-818.
・CALABI D., "Gli stranieri e la città," TENENTI A., TUCCI U, (a cura di), *Storia di Venezia : Il rinascimento società ed economia*, vol. 5, Roma : Istituto della Enciclopedia italiana, 1996, pp. 913-946.
・CALABI D. (a cura di), *Venezia, laguna e città*, Venezia : Filippi, 1992.
・CALABI D., ZUCCONI G., *Venezia, guida all'architettura*, Venezia : Arsenale, 1993.
・CALABI D., *Fabbriche, piazze, mercati*, Roma : Officina, 1997.
・CALEBICH Emma (a cura di), *La conservazione dell'autenticità negli interventi sul costruito a Venezia*, Venezia : Aracne, 2009.
・CARLETTO Giacomo, *Il ghetto veneziano nel '700 attraverso i catastici*, Roma : Carucci, 1981.
・CAMPOSTRINI Tullio (a cura di), *Costruire a Venezia : trent'anni di edilizia residenziale pubblica*, Venezia : il Cardo, 1993
・CONCINA Ennio, CAMERINO Ugo, CALABI Donatella, *La città degli ebrei : il ghetto di Venezia : architettura e urbanistica*, Venezia : Albrizzi, 1991.
・CONCINA E., *Storia dell'architettura di Venezia dal 7 al 20 secolo*, Milano : Electa, 1995.
・CONCINA E., *Fondaci : architettura, arte e mercatura tra Levante, Venezia e Alemagna*, Venezia : Marsilio Editori, 1997.
・COSTANTINI Massimo, *L'acqua di Venezia : l'approvvigionamento idrico della Serenissima*, Venezia : Arsenale, 1984.
・CRISTINELLI Giuseppe, *Cannaregio : un sestiere di Venezia : la forma urbana, l'assetto edilizio, le architetture*, Roma : Officina, 1987.
・GIANIGHIAN Giorgio, PAVANINI Paola (a cura di), *Dietro i palazzi : tre secoli di architettura minore a Venezia : 1492-1803*, Venezia : Arsenale, 1984.
・GIANIGHIAN G., PAVANINI P., *Venezia come*, Venezia : Venezia Gambier & Keller, 2010.
・Insula, *Quaderni : Documenti sulla manutenzione urbana di Venezia*, n.1-20, Venezia : Insula Quaderni, 1999-2004.

・MANCUSO Franco, *Venezia e una città : come e stata costruita e come vive*, Venezia : Corte del Fontego, 2009.
・MARETTO Paolo, *L'edilizia gotica veneziana*, Roma : Istituto poligrafico dello Stato, 1960.
・MARETTO P., *La casa veneziana nella storia della città : dalle origini all'ottocento*, Venezia : Marsilio Editori, 1986.
・MIOZZI Eugenio, *Venezia nei secoli*, vol. 1-4, Venezia : Casa editrice Libeccio, 1957-1969.
・MURATORI Saverio, *Studi per una operante storia urbana di Venezia*, Roma : Istituto poligrafico dello Stato, 1960.
・PEROCCO Guido, SALVADORI Antonio, *Civiltà di Venezia*, vol. 1-3, Venezia : Stamperia di Venezia, 1973-1976.
・PIAMONTE Giannina, *Venezia vista dall'acqua*, Venezia : Stamperia di Venezia, 1968.
・PIZZARELLO Ugo, CAPITANIO Ester, *Guida alla città di Venezia : Dorsoduro-Giudecca : la luce, l'acqua*, vol.1-4, Venezia : L'altra riva, 1986-1990.
・RAVAGNAN Renzo, *Le case la città : L'attività edilizia a Chioggia tra ottocento e novecento*, Sottomarina : Il Leggio, 1991.
・RIZZI Alberto, V*ere da pozzo di Venezia : i puteali pubblici di Venezia e della sua laguna*, Venezia : La Stamperia di Venezia, 1981.
・Romanelli Giandomenico, BELLAVITIS Giorgio, *Le città nella storia d'Italia : Venezia*, Bari : Laterza, 1985.
・ROSSI Guido, SITRAN Gianna, *Portali a Venezia : funzioni, forme, materiali nelle opere di aspetto romanico e gotico*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2008.
・SCANO Luigi, *Venezia terra e acqua*, Roma : Edizioni delle autonomie, 1985.
・Touring Clab Italiano, *Venezia e la sua laguna*, Milano : Touring Clab Italiano, 1947.
・TRINCANATO Egle Renata, *Venezia Minore*, Milano : Edizioni del Milione, 1948.
・TRINCANATO E. R., "Venezia nella storia urbana," *urbanistica*, n. 52, 1968, pp. 7-69.
・TRINCANATO E. R., *Venise au fil du temps : atlas historique d'urbanisme et d'architecture*, Paris : Joël Cuénot, 1971.
・VANZAN MARCHINI Nelli-Elena (a cura di), *Le leggi di sanita della Repubblica di Venezia*, vol.1-4, Vicenza : N. Pozza, 1995-2003.
・ZAGGIA Stefano (a cura di), *Fare la città : Salvaguardia e manutenzione urbana a Venezia in età moderna*, Milano : Mondadori, 2006.
・ZEZZA Fulvio, *Venezia città d'acqua : le incidenze geologiche su origini, evoluzione e vulnerabilità*, Venezia : Marsilio Editori, 2014.
・*Urbanistica, rivista dell'Istituto nazionale di urbanistica*, n. 59-60, Torino, 1972.（雑誌）
・カラビ D.「ユダヤ人の都市―ヴェネツィアのゲットーをめぐる考察」陣内秀信編『都市の破壊と再生』相模書房、2000 年、pp.161-181.
・カラビ D.「ヴェネツィアにおける 15 世紀以降のエコロジカル・システム」陣内秀信監修『エコロジーと歴史にもとづく地域デザイン』法政大学大学院エコ地域デザイン研究所、2004 年、pp.16-24.
・カラビ D.「中継貿易都市ヴェネツィア―その社会経済と空間の特質」『地中海世界の水の文化―海と川から見る都市空間』法政大学大学院エコ地域デザイン研究所、2006 年、pp.27-36.
・コルフェライ L.『図説　ヴェネツィア―「水の都」歴史散歩』中山悦子訳、河出書房新社、1996 年 .
・ゾルツィ A.『ヴェネツィア歴史図鑑』金原由紀子ほか訳、東洋書林、2005 年 .
・ベック C.『ヴェネツィア史』仙北谷茅戸訳、白水社、2000 年 .
・マクニール W. H.『ヴェネツィア―東西ヨーロッパのかなめ、1081-1797』清水廣一郎訳、岩波書店、2004 年 .
・齋藤寛海『中世後期のイタリアの商業と都市』知泉書館、2002 年 .
・齋藤寛海「ヴェネツィアの市場」山田雅彦編『伝統ヨーロッパとその周辺の市場の歴史―市場と流通の社会史Ⅰ』清文堂、2010 年 .
・陣内秀信『イタリア都市再生の論理』鹿島出版会、1978 年 .
・陣内秀信「ヴェネツィア庶民の生活空間―16 世紀を中心として」『社会史研究３』日本エディタースクール出版部、1983 年、pp.129-193.
・陣内秀信『ヴェネツィア―都市のコンテクストを読む』鹿島出版会、1986 年 .
・陣内秀信『都市を読む＊イタリア』法政大学出版局、1988 年 .

・陣内秀信「水都ヴェネツィアの空間構造―ハードとソフトの両面から」『史潮』（歴史学会）弘文堂、1991 年、pp.44-59.
・陣内秀信「ヴェネツィアの保存と再生」『建築雑誌』vol.106、No.1321、日本建築学会、1991 年 12 月、pp.30-31.
・陣内秀信『ヴェネツィア―水上の迷宮都市』講談社、1992 年 .
・陣内秀信『イタリア都市と建築を読む』講談社、2001 年 .
・陣内秀信『迷宮都市ヴェネツィアを歩く』角川書店、2004 年 .
・陣内秀信『イタリア海洋都市の精神』（興亡の世界史第 8 巻）講談社、2008 年 .
・陣内秀信、樋渡彩「祝祭性豊かな歴史都市空間」『チッタ・ウニカ―文化を仕掛ける都市ヴェネツィアに学ぶ』鹿島出版会、2014 年、pp.43-66.
・永井三明『ヴェネツィアの歴史―共和国の残照』刀水書房、2004 年 .
・樋渡彩「日常的に運河を活発に利用するヴェネツィア」『Waterfront －世界のウォーターフロント』港湾空間高度化環境研究センター、2007 年、pp.154-155.
・樋渡彩「ヴェネツィアのカヴァーナ」『民俗建築』日本民俗建築学会、第 136 号、2009 年、p.74.
・樋渡彩「水都ヴェネツィアの魅力」『イタリア文化事典』丸善出版株式会社、2011 年、pp.48-49.
・樋渡彩「水都ヴェネツィア研究史」陣内秀信、高村雅彦編『水都学 I 』法政大学出版局、2013 年、pp.95-135.
・法政大学大学院エコ地域デザイン研究所『エコロジーと歴史にもとづく地域デザイン』学芸出版社、2004 年 .
・間瀬雅彦「戦後ヴェネツィア建築における意匠的傾向について―戦後イタリア建築に関する研究その 1 」『金城学院大学論文集』No.39、1999 年、pp.19-28.

都市図・航空写真

・CASSINI Giocondo, *Piante e vedute prospettiche di Venezia : 1479-1855*, Venezia : Stamperia di Venezia, 1971.
・DE SETA C., STROFFOLINO D. (a cura di), *L'Europa moderna : cartografia urbana e vedutismo*, Napoli : Electa, 2001.
・GUERRA Francesco, SCARSO Marisa (a cura di), *Atlante di Venezia 1911-1982*, Venezia : Marsilio Editori, 1999.
・PAVANELLO Italo (a cura di), *I catasti storici di Venezia : 1808-1913*, Roma : Officina, 1981.
・ROMANELLI Giandomenico, SUSANNA Biadene (a cura di), V*enezia : piante e vedute: catalogo del fondo cartografico a stampa*, Venezia : Stamperia di Venezia, 1982.
・ROMANELLI G., *Planimetria della città di Venezia : edita nel 1846 da Bernardo e Gaetano Combatti*, Treviso : Vianello libri, 1987.
・SALZANO Edoardo (a cura di), *Atlante di Venezia : La forma della città in scala 1à1000 nel fotopiano e nella carta numerica*, Venezia : Marsilio Editori, 1989.
・*Catasto napoleonico : mappa della città di Venezia*, Venezia : Marsilio Editori, 1988.
・*Calli, campielli e canali : guida di Venezia e delle sue isole*, Venezia : Helvetia, 1989.

ヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図

・BALISTRERI TRINCANATO C., ZANVERDIANI D., *Jacopo de Barbari, il racconto di una citta : elaborazione computerizzata con 890 disegni intercalati nel testo*, Mestre : Stamperia Cetid, 2000.
・BALISTRERI TRINCANATO C., ZANVERDIANI D., *Venezia città mirabile : guida alla veduta prospettica di Jacopo de' Barbari*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2009.
・FERRARI S., *Jacopo de' Barbari : un protagonista del Rinascimento tra Venezia e Durer*, Milano : B. Mondadori, 2006.
・LEVENSON Jay Alan, *Jacopo De Barbari and northern art of the early sixteenth century*, New York : New York University, 1978.
・ROMANELLI G. et al. (a cura di), *A volo d'uccello : Jacopo de' Barbari e le rappresentazioni di citta nell'Europa del Rinascimento*, Venezia : Arsenale, 1999.
・ROSAND David, *Myths of Venice : the figuration of a state*, London : The University of North Carolina press, 2001.

・SCHULZ Juergen, *La cartografia tra scienza e arte : carte e cartografi nel Rinascimento italiano*, Modena : Panini, 1990.
・SERVOLINI Luigi, *Jacopo de Barbari*, Padova : Le Tre Veenzie, 1944.
・*La Venezia di Jacopo de' Barbari : una guida multimediale*, Venezia : Marsilio Editori, 2000.
・WALTER L. Strauss, *13 : Sixteenth century artists*, New York : Abaris Books, 1981.
・佐々木千佳、芳賀京子編『都市を描く―東西文化にみる地図と景観図』東北大学出版会、2010 年 .
・樋渡彩「一五世紀末ヤコポ・デ・バルバリによる鳥瞰図」陣内秀信、高村雅彦編『水都学 I 』法政大学出版局、2013 年、pp.69-93.
・三橋慶侑「15 世紀ヴェネツィアの都市空間に関する研究―ヤコポ・デ・バルバリの鳥瞰図の分析から」2010 年度法政大学卒業論文 .
・三橋慶侑、樋渡彩、陣内秀信「15 世紀末ヴェネツィアの鳥瞰図に関する考察」『2011 年度大会（関東）学術講演梗概集』日本建築学会、2011 年、pp.609-610.

絵画（カナレット、グアルディ）

・BAETJER Katharine et al., *Canaletto*, New York : The Metropolitan Museum of Art, 1989.
・CASADIO Paolo et al., *Guardi : metamorfosi dell'immagine*, Venezia : Stamperia di Venezia, 1987.
・CONCINA Ennio (a cura di), *Il Canal Grande nelle vedute del Prospectus Magni Canalis Venetiarum, disegnate e incise da Antonio Visentini dai dipinti del Canaletto*, Milano : Il polifilo, 1988.
・ROMANELLI Giandomenico (introduzione), *Le prospettive di Venezia dipinte da Canaletto e incise da Antonio Visentini*, Ponzano : Vianello libri, 1984.
・ベイカー C.『カナレット』越川倫明、新田建史訳、西村書店、2001 年 .
・小澤京子「都市の『語り』と『偏り』―カナレットのヴェネツィア表象にみる都市改変の原理」『都市の解剖学』ありな書房、2011 年、pp.35-58.
・萩島哲『カナレットの景観デザイン―新たなるヴェネツィア発見の旅』技報堂出版、2010 年 .

カナル・グランデ沿いの立面図・写真

・*Il Canal Grande di Venezia descritto da Antonio Quadri e rappresentato in 60 tavole rilevate ed incise da Dioniso Moretti*, Pordenone : Grafiche Editoriali Artistiche Pordenonesi Spa, 1981.
・TALAMINI Tito, *Il Canal Grande : il rilievo*, Sala Bolognese : Arnaldo Forni, 1990.
・FRANZOI Umberto, SMITH Mark, *The Grand Canal*, Venezia : Arsenale, 1993.
・フランツォイ U.『ヴェネツィア大運河』中山悦子訳、洋泉社、1994 年 .

19 世紀末から 20 世紀初頭の絵画・写真

・ACERBONI Alessandro, ZENTILINI Petra Iris, *Calli e canali in Venezia*, Venezia : Lineadacqua, 2013.
・CLARK Ashley, *Immagini di Venezia e della laguna nelle fotografie degli archivi Alinari e della Fondazione Querini Stampalia : Venezia, Palazzo Querini Stampalia, aprile-maggio 1979*, Firenze : Alinari, 1979.
・FILIPPI Luciano, *Vecchie Immagini di Venezia*, 1-3 vol., Venezia : Filippi, 1991-1993.
・IRE, *Tomaso Filippi fotografo Venezia fra Ottocento e Novecento*, Venezia : Filippi, 2000.
・MAGGI Angelo, *Re-visioning Venice 1893-2013 : Ongania/Romagnosi*, Venezia : Lineadacqua, 2014.
・MOLMENTI P. et al. (prefazione di), *Calli e canali di Venezia e delle isole della laguna*, Venezia : Filippi, 1976.
・MORETTI Lino (a cura di), *Vecchie immagini di Venezia*, Venezia : Filippi, 1966.
・RESINI Daniele, *Venezia novecento : Reale fotografia Giacomelli*, Milano : Skira, 1998.
・RESINI D., ZERBI M. (a cura di), *Venezia tra ottocento e novecento nelle fotografie di Tomaso Filippi*, Roma : Palombi, Munus, 2013.

・ZANNIER Italo, *Venezia, archivio Naya*, Venezia : O. Bohm, 1981.
・ZANNIER I. (a cura di), *Venezia al chiaro di luna : dalla collezione di Giuseppe Vanzella*, Spilimbergo : Centro di ricerca e archiviazione della fotografia, 1995.
・ZERBI Myriam, VIANELLO Sabina (a cura di), *Luce su Venezia : viaggio nella fotografia dell'Ottocento*, Roma : Palombi, Munus, 2014.

19 世紀末から 20 世紀初頭

・BROWN Horatoi F., *Life on The Lagoons*, London : Ricingtons, 1900.
・DA CAMINO F., *Venezia e I suoi bagni*, Venezia, 1858.
・MOLMENTI Pompeo, *Venice*, London : The Medici Society, 1926.
・RAGG, B.D. Londale, *Things seen in Venice*, New York : E.P.Dutton and Campany, 1912.
・*Bagni galleggianti in Venezia privilegiati da S. M. l'Imperatore e Re Francesco I premiati dal R. Istituto Italiano, estratto da Supplemento del Nuovo Dizionario tecnologico*, Venezia, 1845.
・*Guida ai bagni di Venezia con relative tariff, indicazioni di alberghi, alologgi ecc .*, Venezia, 1858.
・*Emporium : rivista mensile illustrata d'arte, letteratura, scienze e varietà,* Bergamo : Istituto italiano di arti grafiche, 1895-1964.（美術雑誌）
・Comune di Venezia, *Sunto storico alfabetico e cronologico delle deliberazioni emesse dal consiglio municipale di Venezia dal 1808 a tutto il 1866 premessivi alcuni ragguagli documentati sulla caduta della Repubblica e sulle discipline civili e amministrative attuate dal 1798 a tutto il 1807*, Venezia : comune di Venezia, 1871.（市議会録）
・MIOZZI Eugenio, *Progetto di massima per il piano di risanamento di Venezia insulare : relazione*, Venezia : Comune di Venezia, Direzione generale dei servizi tecnici, 1939.（プロジェクト）
・AMENDOLAGINE Francesco (a cura di), *Molino Stucky : ricerche storiche e ipotesi di restauro*, Venezia : Il cardo, 1995.
・Barizza Sergio, *Il Comune di Venezia 1806-1946 : l'istituzione, il territorio, guida-inventario dell'Archivio municipale*, Venezia : comune di Venezia, 1987.
・BELLINA Luisa, GOTTARDI Michele, *Osterie, Il Venezia*, Padova : Il poligrafo, 2006.
・BENEVOLO Leonardo, *Venezia : il nuovo piano urbanistico*, Roma : Laterza, 1996.
・BERNARDELLO Adolfo, *Veneti sotto l'Austria : ceti popolari e tensioni sociali : 1840-1866*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1997.
・CALABI Donatella (a cura di), *Dopo la Serenissima : società, amministrazione e cultura nell'Ottocento veneto, Venezia : veneto di scienze*, lettere ed arti, 2001.
・Comune di Venezia, *Venezia città industriale : gli insediamenti produttivi del 19. Secolo*, Venezia : Marsilio Editori, 1980.
・COSMAI Franca, SORTENI Stefano (a cura di), *L'ingegneria civile a Venezia : istituzioni, uomini, professioni da Napoleone al fascismo*, Venezia : Marsilio Editori, 2001.
・COSULICH Alberto, *Sulle rotte dei capitani dell'800*, Venezia : I Sette, 1984.
・COSULICH A., *Venezia Nell'800 vita-economia-costume*, San Vito di Cadore : edizioni dolomiti, 1988.
・COSULICH A., *Viaggi e Turismo a Venezia dal 1500 al 1900*, Venezia : I sette, 1990.
・COZZI Gaetano, BENZONI Gino (a cura di), *Venezia e l'Austria*, Venezia : Marsilio Editori, 1999.
・DISTEFANO Giovanni, PALADINI Giannantonio, *Storia di Venezia 1797-1997*, vol. 1-3. La Dominante dominata, Venezia : Supernova, 1996-1997.
・FACCHINELLI Laura, *Il ponte ferroviario in laguna*, Venezia : Ed.itrice multigraf, 1987.
・FARINATI Valeria (a cura di), *Eugenio Miozzi : 1889-1979 : inventario analitico dell'archivio*, Venezia : Istituto Universitario di Architettura di Venezia, 1997.
・FRANCO Carlo, SCANNAPIECO Anna, *La libreria Toletta, Il teatro di Ca' Foscari*, Padova : Il poligrafo, 2006.
・ISNENGHI M., WOOLF S., *Storia di Venezia l'ottocento e il novecento*, Roma : Istituto della Enciclopedia italiana, 2002.

・MANCUSO Franco, *Venezia e una città : come e stata costruita e come vive*, Venezia : Corte del Fontego, 2009.
・PALOSCIA Franco (a cura di), *Venezia dei grandi viaggiatori*, Roma : Edizioni Abete, 1989.
・PLANT Margaret, *Venice, fragile city : 1797-1997*, New Haven : Yale University press, 2002.
・PRADELLA Elena, *Pianeta Venezia : sette secoli per l'ospitalita*, Venezia : grafiche Veneziane, 1997.
・ROMANELLI Giandomenico, *Venezia Ottocento : materiali per una storia architettonica e urbanistica della città nel secolo 19.*, Roma : Officina, 1977.
・ROMANELLI G., PUPPI Linonello (a cura di), *Le Venezie possibili : Da Palladio a Le Corbusier*, Milano : Electa, 1985.
・ROMANELLI G. (a cura di), *Venezia ottocento : l'architettura, l'urbanistica*, Venezia : Albrizzi, 1988.
・ROMANO Sergio, *Giuseppe Volpi. Industria e finanza tra Giolitti e Mussolini*, Venezia : Marsilio Editori, 1997.
・SBORDONE Giovanni, CROVATO Giorgio, MONTANARO Carlo, *Via Garibaldi, La regata storica, I cinema peoce'ti*, Padova : Il poligrafo, 2005.
・SCIMEMI Maddalena, *Architettura del Novecento a Venezia : il palazzo Rio Nuovo*, Venezia : Marsilio Editori, 2009.
・SEGA Maria Teresa, FILIPPINI Nadia Maria, *Manifattura tabacchi, Cotonificio veneziano*, Padova : Il poligrafo, 2008.
・VANZAN MARCHININelli-Elena, *Venezia I piaceri dell'acqua*, Venezia : Arsenale, 1997.
・VANZAN M.N. (a cura di), *Alle fonti del piacere : la civilta termale e balneare fra cura e svago*, Milano : Leonardo arte, 1999.
・VANZAN M.N., *Venezia : luoghi di paure e volutta*, Mariano del Friuli : Edizioni della laguna, 2005.
・VANZAN M.N., *Venezia civiltà anfibia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2009.
・VANZAN M.N., *Le Terme di Venezia : Ambiente e salute nelle acque (secoli XIV-XXI)*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2015.
・ZORZI Alvise, *Venezia scomparsa*, Milano : Electa, 1972.
・ZUCCHETTA Gianpietro (a cura di), *Storia del gas nella citta dei dogi*, Venezia : Marsilio Editori, 1996.
・ZUCCONI Guido (a cura di), *La grande Venezia : una metropoli incompiuta tra otto e novecento*, Venezia : Marsilio Editori, 2002.
・コルバン A.『浜辺の誕生：海と人間の系譜学』福井和美訳、藤原書店、1992 年 .
・ゲーテ『イタリア紀行』相良守峯訳、岩波文庫、1942 年 .
・バイロン『バイロン詩集』阿部知二訳、小沢書店、1996 年
・石井元章『ヴェネツィアと日本―美術をめぐる交流』ブリュッケ、1999 年 .
・河村英和「19 世紀から 20 世紀初頭におけるヴェネツィアのホテル建築の変遷について―ヴェネト・ビザンチン様式の歴史的パラッツオ転用からグランドホテル様式建設まで」『日本建築学会計画系論文集』vol.73、No.629、日本建築学会、2008 年、pp.1637-1642.
・平川祐弘『藝術にあらわれたヴェネツィア』内田老鶴圃、1962 年 .
・樋渡彩「舟運都市ヴェネツィアの近代化―19 世紀から 20 世紀初頭を中心に」2009 年法政大学大学院修士学位論文 .
・樋渡彩「ヴェネツィアの近代―舟運の変遷と水辺の空間」『地中海学会月報』地中海学会、2010 年、p.8.
・樋渡彩「近代ヴェネツィアにおける都市発展と舟運が果たした役割」『地中海学研究』地中海学会、vol.XXXV、2012 年、pp.169-192.
・樋渡彩「19 世紀ヴェネツィアのフローティング水浴施設に関する考察」『2013 年度大会（北海道）学術講演梗概集』日本建築学会、2013 年、pp.491-492.
・樋渡彩「ヴェネツィアの水辺に立地したホテルと水上テラスの建設に関する研究」『日本建築学会計画系論文集』vol.80、No.709、日本建築学会、2015 年、pp.755-763.

パラッツォ

・BASSI E. et al., *Palazzo Ferro Fini : La storia, l'architettura, il restauro*, Venezia : Albrizzi, 1989.
・BRUSEGAN Marcello, *I palazzi di Venezia : la storia della citta raccontata attraverso i suoi splendidi e inconfondibili edifici*, Roma : Newton Compton Editori, 2005.

・BRUSEGAN Marcello, *I monumenti di Venezia*, Roma : Newton Compton Editori, 2007.
・FASOLO Andrea, *Palazzi di Venezia*, Venezia : Arsenale, 2003.
・FRANZOI Umberto, *Palazzi e Chiese lungo il Canal Grande a Venezia*, Mestre : Storti Edizioni, 1987.
・LAURITZEN Peter, ZIELCKE Alexander, *Palazzi di Venezia*, Firenze : Scala / Becocci Editore, 1978.
・MAZZARIOL Giuseppe, *I palazzi del Canal Grande*, Novara : Istituto Geografico De Agostini, 1981.
・ROMANELLI G., PAVANELLO G., *Palazzo Grassi : storia, architettura, decorazioni dell'ultimo palazzo veneziano*, Venezia: Albrizzi, 1986.
・ZORZI Alvise, *I palazzi veneziani*, Udine : magnus, 1989.

カフェ

・LAROCHE Robert de, *Cafe Florian : l'esprit de Venise*, Tournai : La renaissance du livre, 2000.
・PILOT Antonio, *La bottega da caffè*, Venezia : Filippi, 1980.

運河

・BARBIANI Elia (a cura di), *Cantiere Venezia : piani, progetti, realizzazioni, imprese*, Venezia : Marsilio Editori, 2002.
・CANIATO Giovanni (a cura di), *Venezia la città dei rii*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1999.
・STEFINLONGO Giovanni Battista, *Per i luoghi della memoria : i giardini, i parchi, l'architettura del paesaggio ed altre cose per la conservazione di Venezia e della sua Laguna*, Roma : Viella, 2000.
・ZUCCHETTA Gianpietro, *I rii di Venezia : la storia degli ultimi tre secoli*, Venezia : Helvetia, 1985.
・ZUCCHETTA G., *Una fognatura per Venezia : storia di due secoli di progetti*, Venezia : Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti i, 1986.
・ZUCCHETTA G., *Venezia e i suoi canali*, Venezia : Marsilio Editori, 1998.
・ZUCCHETTA G., *Un'altra Venezia : immagini e storia degli antichi canali scomparsi*, Venezia : UNESCO, 1995.

船、舟運

・AZZARITI Ferdinando, BASSINI Mario, *Persone e cambiamento nel trasporto pubblico locale : il caso di un'azienda veneziana Actv*, Venezia : Marsilio Editori, 2004.
・BARBIANI Elia (a cura di), *La mobilita pendolare in Venezia insulare al censimento*, Venezia : ACTV, 1985.
・BRUBIN DE CERVIN G.B., *La flotta di Venezia*, Milano : Automobilia, 1985.
・BRUTTOMESSO Rinio, *Impact of sea level rise on cities and regions : proceedings of the First international meeting Cities on water : Venice, December 11-13 1989*, Venezia : Marsilio Editori, 1991.
・BRUTTOMESSO Rinio, *Cities on water and transport*, Venezia : città d'acqua, 1995.
・Comune di Venezia, *Azienda comunale per la navigazione interna*, Venezia, 1905.
・CROVATO G., CROVATO M., DIVARI L., *Barche della laguna veneta*, Venezia : arsenale, 1980.
・ELTI G., A.C.N.I.L., *Quattro anni di amministrazione straordinaria 1930-Viii-1934-XII*, Venezia, 1934.
・LANE Frederic C., *Le navi di Venezia : fra I secoli XIII e XVI*, Torino : Giulio Einaudi, 1983.
・MANDICH Matteo, *Tipologie dei natanti veneziani*, Venezia : Comune di Venezia, 2001.
・MARANGONI Giovanni, *Gondola e gondolieri : de qua e de la de l'acqua*, Venezia : Filippie, 1970.
・MARZO MAGNO Alessandro, *La carrozza di Venezia Storia della gondola*, Venezia : Mare di Carta, 2008.
・MOSCHINI A., *Importanza economica della navigazione interna fra Milano e Venezia*, Milano : Tipgrafia e litografia degli engegneri, 1903.
・NANI M. M., *La navigazione interna nell'altra Italia*, Venezia : Istituti veneto di arti grafiche, 1907.
・OGLIARI Francesco, RASTELLI Achille, *Navi in città : storia del trasporto urbano nella Laguna veneta e nel circostante*

territorio, vol. 1-2, Milano : Cavallotti, 1988-1989.
・PENZO Gilberto, *Barche Veneziane : Catalogo illustrato dei piani di costruzione*, Sottomarina : Il Leggio, 1996.
・PENZO G., *La gondola : Storia, progettazione e costruzione della più straordinaria imbarcazione tradizionale di Venezia, Istituzione per la conservazione della gondola e la tutela del gondoliere*, Sottomarina : Il Leggio, 1999.
・PENZO G., *Vaporetti : un secolo di trasporto pubblico nella laguna di Venezia*, Sottomarina : Il Leggio, 2004.
・PERGOLIS Riccardo, PIZZARELLO Ugo, *Le barche di venezia*, Treviso: Grafiche Zoppelli, 1981.
・ZANELLI Guglielmo, BRAZOLO Quirino, TESTA Silvio, *Squeraroli e squeri*, Venezia : Ente per la conservazione della gondola e la tutela del gondoliere, 1986.
・ZANELLI G., *Traghetti veneziani : La gondola al servizio della città*, Venezia : Il cardo, 1997.
・*Congresso internazionale di navigazione, I grandi porti marittimi d'Italia : 15. Congresso internazionale di navigazione: Venezia, settembre 1931*, Roma : Tipografia del Senato, 1931.
・アレッサンドロ・マルツォ・マーニョ『ゴンドラの文化史―運河を通して見るヴェネツィア』和栗珠里訳、白水社、2010 年 .
・樋渡彩「舟運都市ヴェネツィアの近代化―19 世紀から 20 世紀初頭を中心に」前掲 .
・樋渡彩「ヴェネツィアの近代―舟運の変遷と水辺の空間」前掲 .
・樋渡彩「近代ヴェネツィアにおける都市発展と舟運が果たした役割」前掲 .

港湾

・BAIOCCO Ruben, ERNESTI Giulio, PAVIA Rosario et al., *Venezia : guida al porto*, Venezia : Marsilio Editori, 2001.
・BONICIOLLI Claudio, DE MICHELIS Marco et al., *Approdi e partenze : la stazione crociere del porto di Venezia di Ugo Camerino*, Venezia : Marsilio Editori, 2002.
・BULEGATO Fiorella, RESINI Daniele (a cura di), *Venezia e il suo porto immagini, documenti e progetti per i settan'anni dell'ente portuale*, Venezia : Marsilio Editori, 1999.
・CAMERINO Ugo, *Approdi e partenze : la stazione crociere del porto di Venezia*, Venezia : Marsilio Editori, 2002.
・COSTANTINI Massimo, *Porto navi e traffici a Venezia : 1700-2000*, Venezia : Marsilio Editori, 2004.
・GIURIATI Giovanni, QUADERNO Mensile, *Il Porto di Venezia*, Venezia : Premiate officine grafiche c, ferrari, 1924.
・GRASSI A., *Il Porto*, Venezia : Provveditorato al porto di Venezia, 1928.
・Istituto Universitario di Architettura di Venezia, *Concorso di progettazione per una nuova sede IUAV nell'area dei Magazzini Frigoriferi a San Basilio*, Venezia : Istitutoz Universitario di Architettura di Venezia, 1997.
・RESINI Daniele, BULEGATO Fiorella (a cura di), *Venezia e il suo porto : immagini, documenti e progetti per i settant'anni dell'ente portuale*, Venezia : Marsilio Editori, 1999.
・樋渡彩「ヴェネツィア―近代港湾の誕生から再生」『港湾』社団法人港湾協会、vol.87、2010 年、pp.36-37.

国営造船所（アルセナーレ）

・AMBRA Dina (a cura di), *La rinascita dell'Arsenale : la fabbrica che si trasforma*, Venezia : Marsilio Editori, 2004.
・BELLAVITIS Giorgio, *L'Arsenale di Venezia : storia di una grande struttura urbana*, Venezia : Marsilio Editori, 1983.
・BELLAVITIS G., *L'Arsenale di Venezia : storia di una grande struttura urbana*, Venezia : Cicero, 2009.
・CHIRIVI Romano, *L'Arsenale di Venezia : storia e obiettivi di un piano*, Venezia : Marsilio Editori, 1976.
・CONCINA Ennio, *L'Arsenale della Repubblica di Venezia*, Milano : Electa, 1984.
・CONCINA E., *Venezia nell'età moderna : struttura e funzioni*, Venezia : Marsilio Editori, 1989.

ラグーナ関係

ラグーナ全体

・AMOROSINO Sandro, *Il governo delle acque : la salvaguardia di Venezia : una storia amministrativa italiana*, Roma : Donzelli, 2002.

・ANTONIO Cicogna Emmanuele, *Corpus delle iscrizioni di Venezia e delle isole della laguna veneta di Emmanuele Antonio Cicogna ovvero riepilogo sia delle Iscrizioni Edite pubblicate tra gli anni 1824 e 1853 che di quelle Inedite conservate in originale manoscritto presso la Biblioteca Correr di Venezia e dal 1867, anno della morte dell'insigne erudito, rimaste in attesa di pubblicazione*, Venezia : Edizioni Biblioteca Orafa di Sant'Antonio abate, 2001.

・AVANZI Silvano, *Il regime giuridico della laguna di Venezia : dalla storia all'attualita*, Venezia : Istituto Veneto di scienze lettere ed arti, 1993

・BEVILACQUA Piero, *Venezia e le acque : una metafora planetaria*, Roma : Donzelli, 1995.

・BOATO Stefano, *Convenzione ICRAM : Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Progrmma di studio in materia di Salvaguardia e Riqualificazione del territorio e della laguna di Venezia*, Venezia : ICRAM, 2001.

・BONDESAN Aldino, MENEGHEL Mirco (a cura di), *Geomorfologia della provincia di Venezia : note illustrative della carta geomorfologica della provincia di Venezia*, Padova : Esedra, 2004.

・BOZZATO Giuseppe, *Edifici storici del litorale del Cavallino*, Cà Savio: Tipogr. Nardin, 1996.

・CACCIARI Paolo, *La salvaguardia di Venezia : dieci anni di battaglie*, Venezia : Grafiche Veneziane, 1995.

・CANAL Ernesto, *Archeologia della laguna di Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2013.

・CANIATO Giovanni, TURRI Eugenio, ZANETTI Michele (a cura di), *La Laguna di Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1995.

・CELLERINO Rita, *Venezia Atlantide : l'impatto economico delle acque alte*, Milano : F. Angeli, 1998.

・CESSI Roberto (a cura di), *Antichi scrittori d'idraulica veneta : volume II Discorsi sopra la laguna di Cristoforo Sabbadino*, Venezia, 1987.

・CHIEREGHIN Salvino, *Venezia e la sua laguna*, Torino : Societa editrice internazionale, 1957.

・*Commissione di studio dei provvedimenti per la conservazione e difesa della laguna e della città di Venezia. 2 : Livellazione geometrica di precisione della città di Venezia*, Venezia : Palazzo Loredan, 1963.

・Comune di Venezia, *Difesa della laguna di Venezia dalle acque alte : esposizione dello studio di fattibilita e progetto di massima redatto dal gruppo di progettazione incaricato dal Ministero dei lavori pubblici : Ala Napoleonica, Museo Correr, 24 ottobre 22 novembre 1981*, Venezia : Tip. Commerciale, 1981.

・Consorzio Venezia Nuova, *Progetto Venezia : Catalogo per autore della biblioteca della laguna di Venezia*, Venezia : Consorzio Venezia Nuova, 1991.

・COSSU Raffaello, DE FRAJA FRANGIPANE Eugenio, *Stato delle conoscenze sull'inquinamento della laguna di Venezia : sommario e conclusioni*, Venezia : Consorzio Venezia nuova, 1985.

・CROVATO Giorgio e Maurizio, *Isole abbandonate della Laguna : com'erano e come sono*, Padova : Liviana, 1978.

・CROVATO Giorgio e Maurizio, *Isole abbandonate della laguna veneziana*, Venezia : San Marco Press, 2008.

・D'ALPAOS Luigi, *Fatti e misfatti di idraulica lagunare : La laguna di Venezia dalla diversione dei fiumi alle nuove opere alle bocche di porto*, Venezia : Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti, 2010.

・DA MOSTO Andrea, *L'Archivio di Stato di Venezia - indice generale, storico, descrittivo ed analitico, Biblioteca d'arte, Roma 1937*, Roma: Biblioteca d'arte, 1937.

・DORIGO Wladimiro, *Una laguna di chiacchiere*, 1972.

・FAVERO V., PAROLINI R. et al. (a cura di), *Morfologia storica della laguna di Venezia*, Venezia : Arsenale, 1988.
・FORIN Marino (coordinatore), *Magistrato alle Acque Lineamenti di storia del governo delle acque venete*, Roma : Tipografia del Genio Civile, 2001.
・FUGA Guido, VIANELLO Lele, *Navigar in laguna fra isole fiabe e ricordi*, Venezia : Mare di Carta, 2001.
・GIORDANI SOIKA Antonio (a cura di), *1 : Ambiente, fauna e flora*, Venezia : Corbo e Fiore, 1992.
・GIRARDI Marco, TURRI Lucia (a cura di), *La laguna di Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2012.
・GUERZONI Stefano, TAGLIAPIETRA Davide (a cura di), *Atlante della laguna : Venezia tra terra e mare*, Venezia : Marsilio Editori, 2006.
・ILAUD, *International laboratory of architecture and urban design, The Eastern lagoon front*, Venezia : ILAUD, International laboratory of architecture and urban design, 2001.
・Magistrato alle Acque, *Antichi scrittori d'idraulica veneta*, Venezia : C. Ferrari, 1919-1952.
・Magistrato alle Acque di Venezia, *Stato dell'ecosistema lagunare veneziano : strumenti del Magistrato alle Acque di Venezia*, Venezia : Marsilio Editori, 2010.
・MIOZZI Eugenio, *Venezia nei secoli 3 : La laguna*, Venezia : Casa editrice Libeccio, 1968.
・NASCI Cristina, *Laguna tra fiumi e mare*, Venezia : Filippi, 1982.
・PAVANELLO Giuseppe (a cura di), *Antichi scrittori d'idraulica veneta, volume 1, Marco Antonio Coronaro, Scrittore sulla laguna*, Venezia : premiate officine grafiche c. ferrari, 1919.
・PEROCCO Guido, SALVADORI Antonio, *Civiltà di Venezia : L'età moderna*, vol.3, Venezia : La stamperia di Venezia, 1976.
・POPPI Mario, *Il duomo di gambarare 1306-2006*, Fiesso d'Artico : Grafiche Editoriali La Press, 2006.
・ROSSI Guido (a cura di), *Settore n. 1 : Analisi del processo formativo di alcuni elementi caratterizzanti il paesaggio veneto*, Venezia, 1972.
・SCROCCARO Mauro, *I forti di Venezia: I luoghi del sistema difensivo veneziano*, Fidenza : Mattioli 1885, 2015.
・STEFINLONGO Giovanni Battista, *Pali e palificazioni della Laguna di Venezia*, Sottomarina : Il Leggio Libreria Editrice, 1994.
・STEFINLONGO Giovanni Battista, *Per i luoghi della memoria : i giardini, i parchi, l'architettura del paesaggio ed altre cose per la conservazione di Venezia e della sua Laguna*, Roma : Viella, 2000.
・TAFURI Manfredo, *Venezia e il Rinascimento*, Tolino : Giulio Einaudi, 1985.
・TERREN Edoardo, *La mia Gente il Polesine*, Fiesso d'Artico : Grafiche Editoriali La Press, 2009.
・TIEPOLO Maria Francesca, ROSSI Franco (a cura di), *Il governo delle acque*, Venezia: Istituto Veneto di Scienze lettere ed arti, 2008.
・TRINCANATO Egle Renata, *Su Venezia e la laguna veneta : e altri scritti di architettura 1948-1993*, Roma : Officina Edizioni, 1997.
・VANZAN MARCHINI Nelli-Elena, *Venezia da laguna a città*, Venezia : Arsenale, 1985.
・VENTRICE Pasquale (a cura di), *Antichi scrittori d'idraulica veneta, volume 5, Marco Antonio Coronaro, Dialogo sulla laguna, con quello che si ricerca per la sua lunga conservazione*, Venezia : Tipoffset Gasparoni, 1989.
・VENTRICE Pasquale, Rusconi Antonio, *Magistrato alle acque : lineamenti di storia del governo delle acque venete*, Roma: Tipografia del Genio Civile, 2001.
・ZANETTI Michele, *Laguna Nord di Venezia; 20 itinerari a piedi e in bicicletta*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2003.
・ZANETTI Michele, MARCOLIN Corinna, BONOMETTO Lorenzo, NICCOLUCCI Valentina, *La laguna di Venezia : ambiente, naturalità, uomo*, Mestrino : Peruzzo Industrie Grafiche, 2007.
・ZUNICA Marcello, *La bonifica Delta Brenta : un esempio di trasformazione del paesaggio della laguna di Venezia*, Firenze : Giorgi & Gambi, 1974.
・*Mostra storica della laguna veneta : Venezia, Palazzo Grassi, 11 luglio-27 settembre 1970*, Venezia : Stamperia di Venezia, 1970.（ラグーナの歴史に関する展示のカタログ）
・Convegno, *Atti del Convegno per la conservazione e difesa della laguna e della città di Venezia : Venezia, 14-15 giugno*

1960, Venezia : Officine grafiche C. Ferrari, 1960. （会議録）
・Convegno, *Laguna, fiumi, lidi : cinque secoli di gestione delle acque nelle Venezie : atti del Convegno indetto dal Magistrato alle acque : Venezia, Fondazione Cini, S. Giorgio Maggiore, 10-12 giugno 1983*, Venezia, 1983.（会議録）
・Convegno, *Convegno di studio nel bicentenario della conterminazione lagunare. Conterminazione lagunare : storia, ingegneria, politica e diritto nella laguna di Venezia : atti del Convegno di studio nel bicentenario della conterminazionelagunare : Venezia, 14-16 marzo 1991*, Venezia : Istituto Veneto di scienze lettere ed arti, 1992.（会議録）
・タフーリ M.「コルナーロとパラディオとカナル・グランデ」須賀敦子訳『a+u』1981 年、pp.3-26.
・ベヴィラックワ P.『ヴェネツィアと水―環境と人間の歴史』北村暁夫訳、岩波書店、2008 年 .

アックア・アルタ

・AA.VV., *Murazzi : Le muraglie della paura*, Consorzio Venezia Nuova, Venezia, 1999.
・BATTISTIN Davide, CANESTRELLI Paolo, *1872-2004 La serie storia delle maree a Venezia*, Venezia : Citta di Venezia, Istituzione centro previsioni e segnalazioni maree, 2006.
・Concorso, *Concorso di idee su opere di difesa dall'acqua alta nella Laguna di Venezia* : Venezia, Isola di San Giorgio Maggiore, 1970, Venezia : Fondazione Giorgio Cini, 1970.
・FLETCHER Caroline, DA MOSTO Jane, *La scienza per Venezia : recupero e salvaguardia della città e della laguna*, Torino : Allemandi, 2004.
・GRILLO Susanna, *Venezia, le difese a mare : profilo architettonico delle opere di difesa idraulica nei litorali di Venezia*, Venezia : Arsenale, 1989.
・Insula, *Venezia manutenzione urbana : Insula : 10 anni di lavori per la città*, Ponzano Veneto : Vianello Libri, 2007.
・MENCINI Gianandrea, *Acqua alta*, Venezia : Lineadacqua, 2009.
・ZUCCHETTA Gianpietro, *I rii di Venezia : la storia degli ultimi tre secoli*, Venezia : Helvetia, 1985.
・ZUCCHETTA Gianpietro, *Storia dell'acqua alta a Venezia dal Medioevo all'Ottocento*, Venezia : Marsilio Editori, 2000.
・陣内秀信「水とともに生きるヴェネツィア」『都市問題研究』都市問題研究会、1989 年 8 月、pp.52-68.
・陣内秀信、樋渡彩「水の都ヴェネツィアの危機」『21 世紀の環境とエネルギーを考える』時事通信社、2009 年 .
・中山悦子「ヴェネツィア特別法のゆくえ―世界遺産の町を維持するために」『CRONACA111』財団法人日伊協会、2006 年、pp.2-6.
・樋渡彩「水都ヴェネツィアの戦い―アックア・アルタの歴史と対策」『危機に際しての都市の衰退と再生に関する国際比較［若手奨励］特別研究委員会報告書』2015 年 .

ラグーナの島々

・Archeo Venezia, *Il Lazzaretto Vecchio*, Quarto d'Altino : Arti Frafiche Venete, 2013.
・Archeo Venezia, *Poveglia, Il lazzaretto Nuovissimo*, Quarto d'Altino : Arti Frafiche Venete, 2014.
・Associazione Ekos Club Onlus, *Venezia : Isola del Lazzaretto Nuovo*, Venezia : Associazione Ekos Club Onlus. （DVD）
・BERENGO GARDIN Gianni, *Le isole della Laguna di Venezia : guida alla città di Venezia*, Venezia : L'altra riva, 1988.
・BUSATO Davide, *Metamorfosi di un litorale : origine e sviluppo dell'isola di Sant'Erasmo nella laguna di Venezia*, Venezia : Marsilio Editori, 2006.
・CECCONELLO Giovanna, GIULIANI Carlo et al. (a cura di), *San Clemente : progetto per un'isola*, Venezia : Cluva, 1980.
・COLAMUSSI Arturo, *Isole della Laguna di Venezia : Guida Aerofotografica*, Ferrara : Editore Endeavour, 2007.
・FAZZINI Gerolamo (a cura di), *Venezia : Isola del Lazzaretto Nuovo*, Venezia : Tipografia Luigi Salvagno, 2004.
・MAZZUCCO Gabriele (a cura di), *Monasteri benedettini nella laguna veneziana : catalogo di mostra*, Venezia : Arsenale, 1983.
・PIAMONTE Giannina, *Litorali ed isole : guida alla laguna veneta*, Venezia : Filippi, 1975.

・VANZAN MARCHINI Nelli-Elena (a cura di), *Venezia e i lazzaretti mediterranei,* Mariano del Friuli : Edizioni della laguna, 2004.

リド、マラモッコ

・BARIZZA Sergio (a cura di), *Il Casino municipale di Venezia : una storia degli anni '30*, Venezia : Arsenale, 1988.
・BEVILACQUA Eugenia, *Trasformazioni di una piccola area lagunare : Malamocco*, Roma : Società geografica italiana, 1970.
・CASARIN Michele, SCARPARI Giancarlo, *Piazzale Roma, Il Lido di Venezia*, Padova : Il poligrafo, 2005.
・CIANI Maria Grazia, BIGGI Maria Ida, *La spiaggia, Il Teatro La Fenice*, Padova : Il poligrafo, 2006.
・DE BIASI Mario, *Malamocco : una terra da riscoprire*, Venezia : Comune-Ufficio affari istituzionali, Ateneo veneto, 1984.
・PECORAI Giorgio, *Appunti per una storia del Lido 1797-1912 : da una originale collaborazione tra il Consiglio di Wuartiere e la Sez. F della Scuola Maria Vettor Pisani del Lido di Venezia*, Venezia : Tipografia Commerciale Venezia, 1983.
・PECORAI G. (a cura di), *Lido di oggi Lido di allora*, Anno III, Venezia : Atiesse, 1987.
・PECORAI G. (a cura di), *Lido di oggi Lido di allora*, Anno V, n.6, Venezia : Atiesse, 1987.
・PECORAI G., PECORAI P. (a cura di), *Lido di Venezia, oggi e allora*, Venezia : Atiesse, 2007.
・RENIER Alessandro (a cura di), *Stabilimenti balneari al Lido di Venezia nell'Ottocento e primo Novecento : feste, bagni, baccanali, la Sagra del Redentore*, Venezia : La Toletta, 2014.
・TALENTI Achille, *Come si crea una città : il Lido di Venezia : la storia, la cronaca, la statistica*, Padova : A. Draghi, 1922.
・TASSINI Giuseppe, *Lido : cenni storici per Giuseppe Tassini*, Venezia : Tip. Soc. di M. S. fra Comp. ed Imp. Tip, 1889.
・TRIANI Giorgio, *Lido e Lidi : Società, moda, architettura e cultura balneare tra passato e futuro*, Venezia : Marsilio Editori, 1989.

マルゲーラ

・BARIZZA Sergio (a cura di), *Marghera : il quartiere*, Trieste : Alcione, 2000.
・CERASI Laura, CASARIN Michele, *Marghera : la memoria divisa ; Sant'Elena*, Padova : Il poligrafo, 2007.
・Comune di Venezia, *PRG di Marghera*, Venezia : Comune di Venezia, 2007.
・FABBRI Fabrizio, *Porto Marghera e la Laguna di Venezia : vita, morte, miracoli*, Milano : Jaca book, 2003.
・マルゲーラについては、これらのほかにヴェネツィア関係の文献に掲載されている .

ヴァッレ・ダ・ペスカ

・FABRIS Antonio, *Valle Figheri : Storia di una valle salsa da pesca della laguna veneta*, Venezia : Filippi, 1991.
・RALLO Giampaolo, *"Piscariae Aquae" Studi e Ricerche del Museo del Territorio della Laguna di Venezia - Ecomuseo Onlus*, vol.I-IV, Campagna Lupia : Museo del Territorio della Laguna di Venezia - Ecomuseo Onlus, 2011-2015.
・RALLO G. et al., *Le valli : storie e immagini tra Chioggia e Saccisica*, Venezia : Peruzzo, 2009.
・ROSA SALVA Paolo, SARTORI Sergio, *Laguna e pesca : storia, tradizioni e prospettive*, Venezia : Arsenale, 1979.

テッラフェルマ関係

テッラフェルマ全体

・BARBIERI G., GAMBI L. (a cura di), *La casa rurale in Italia*, Firenze : Olschki, 1970.
・BERENGO Marino, *La società veneta alla fine del Settecento : ricerche storiche*, Firenze : G. C. Sansoni, stampa 1956.
・BORELLI Giorgio (a cura di), *Mercanti e vita economica nella Repubblica veneta, secoli 13.-18.*, Verona : Banca popolare di Verona, 1985.
・CACCIAVILLANI Ivone, *Le leggi veneziane sul territorio, 1471-1789 : boschi, fiumi, bonifiche e irrigazioni*, Padova : Signum, 1984.
・CANIATO Giovanni (a cura di), *La via del fiume dalle Dolomiti a Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1993.
・CASTAGNETTI A., VARANINI GIAN M.（a cura di), *Il Veneto nel medioevo*, Verona : Banca popolare di Verona, 1991.
・Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus (a cura di), *Navigazione fluviale e vie d'acqua : Il museo della Navigazione fluviale di Battaglia Terme : un patrimonio da riscoprire*, Faenza : Faenza Industrie Frafiche, 2012.
・Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus (a cura di), *Navigare nel tempo del fiume*, Battaglia Terme : Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme, 2012.
・CIRIACONO Salvatore, *Olio ed ebrei nella Repubblica veneta del Settecento*, Padova : Tipografia Antoniana, 1975.
・CIRIACONO Salvatore, *Acque e agricoltura : Venezia, l'Olanda e la bonifica europea in età moderna*, Milano : F. Angeli, 1994.
・COLTRO Dino, *Mondo contadino. Società e riti agrari del lunario veneto*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2009.
・CONCINA Ennio (a cura di), *Ville, giardini e paesaggi del Veneto : nelle incisioni dell'opera di Johann Christoph Volkamer con la descrizione del lago di Garda e del monte Baldo*, Milano : Il polifilo, 1979.
・CORTELAZZO Manlio (a cura di), *Culutura popolare del veneto La Civiltà delle Acque*, Padova : Amilcare Pizzi, 1993.
・DALY Dorothy, *The Veneto*, London : B.T.Batsfodo, 1975.
・DEL TORRE G., VIGGIANO A. (a cura di), *1509-2009, L'ombra di Agnadello : Venezia e la terraferma*, Venezia : Ateneo veneto, 2011 (= Ateneo Veneto, 197.1, A 197, ser. 3, 9/1 (2010)).
・DEROSAS Renzo (a cura di), *Villa : siti e contesti*, Treviso : Canova, 2006.
・DOLCETTA Bruno (a cura di), *Paesaggio veneto*, Venezia : Italo Zannier, 1984.
・FELISARI G., PASTRELLO A. (a cura di), *Veneto : immagini di ieri e di oggi, Venezia, Padova, Treviso*, Padova : Programma, 2011.
・GALLO D., ROSSETTO F. (a cura di), *Per terre e per acque : vie di comunicazione nel Veneto dal medioevo alla prima eta moderna,* atti del convegno : Castello di Monselice, 16 dicembre 2001, Padova : Il Poligrafo, 2003.
・LAZZARINI Antonio, *Boschi e politiche forestali : Venezia e Veneto fra Sette e Ottocento*, Milano : Angeli, 2009.
・MANCUSO F., MIONI A. (a cura di), *I centri storici del Veneto*, Milano : Silvana, 1979.
・PALLUCCHINI Rodolfo, *Atti del terzo convegno sull'urbanistica Veneta*, Vicenza : Centro Internazionale di Studi di Architettura Andrea Palladio, 1966.
・PAOLINI D., Saran Giancarlo, Il gastronauta nel Veneto, Faenza : gruppo 24 ore, 2010.
・POSOCCO Franco, *Atlante del Veneto : la forma degli insediamenti urbani di antica origine nella rappresentazione fotografica e cartografica*, Venezia : Marsilio Editori, 1991.
・ROSSI Massimo (a cura di), *Kriegskarte 1798 - 1805 : Il Ducato di Venezia nella carta di Anton von Zach*, Treviso - Pieve di Soligo : Fondazione Benetton Studi Ricerche, Grafiche V. Bernardi, 2005.（1798 ～ 1805 年作成の地図）
・SCARPARI Gianfranco, *Le ville venete : dalle mirabili architetture del Palladio alle grandiose dimore del Settecento un itinerario affascinante e suggestivo nel verde di una terra ricca di antiche tradizioni*, Roma : Newton, 1980.

・SIMONETTO Michele, *I lumi nelle campagne : accademie e agricoltura nella Repubblica di Venezia, 1768-1797*, Treviso : Fondazione Benetton studi ricerche : Canova, 2001.
・SOTOR Ivano, *Altino : contemporanea*, Quarto d'Altino : Piazza, 2002.
・Touring Club Italiano, *Città da scoprire 1 : Guida ai centri minori Italia settentrionale*, Bologna : Poligrafici, 1983.
・TURATO G.F., SANDON F., ROMANO A. et.al., *Canali e Burci*, Battaglia Terme : La Galiverna, 1981.
・VALLERANI Francesco, *Tra Colli Euganei e Laguna veneta dal Museo della Navigazione al turismo sostenibile*, Crocetta del Montello : Grafiche Antiga, 2013.
・VERGANI Raffaello, *Gli opifici sull'acquab : i mulini*, Padova : Cassa di Padova e Rovigo, 1993.
・ZANNIER I., Maggi A., *Il Veneto : Fotografie tra '800 e '900 nelle collezioni Alinari*, Firenze : Alinari 24 Ore, 2010.
・*La casa rurale nel Veneto : valori culturali sociali ed economici dell'ambiente rurale e recupero del suo patrimonio edilizio : catalogo e atti della Mostra-convegno di Treviso, 6-22 aprile 1979.* Spinea : Multigraf, 1983.
・宇野允「イタリア内陸都市における水辺の変遷」2003 年度法政大学大学院修士論文 .
・陣内秀信『ヴェネト : イタリア人のライフスタイル』プロセスアーキテクチュア、1993 年 .
・西村暢夫、渡辺和雄、玉井美子（日本語版監修）『イタリア旅行協会公式ガイド 2 ヴェネツィア―イタリア北東部』NTT 出版、1995 年 .
・樋渡彩「ヴェネツィアの繁栄を支えたテッラフェルマの流域」『都市史研究の最前線「都市と大地」シリーズ、「都市史の基層として大地・地面・土地を考える」』日本建築学会、2014 年、pp.13-18.
・法政大学デザイン工学部建築学科陣内研究室編『シーレ川とブレンタ川の流域に関する研究―ヴェネツィアを支える水のテリトーリオ』科学研究費補助金基盤 S（報告書）、2014 年 .

シーレ川流域

・ABITI Morena, *Il gioco del Sile : Alla scoperta del Sile*, Treviso : Grafiche Antiga Cornuda, 1999.
・BELLIO Rino, *Sile vita di un fiume*, Treviso : Tipografia Editrice Trevigiana, 1981.
・BONDESAN A. CANIATO G., VALLERANI F., ZANETTI M. (a cura di), *Il Sile*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1998.
・BRUNO Giuseppe, *Il Sile : immagine di un fiume*, Verona : Biblos, 1982.
・CHIAPPINI F., GALLIAZZO V. (a cura di), *La terra il lavoro contadino e l'acqua di fiume*, Quinto di Treviso : Associazione a Cultura e Tradizione Contadina, 2006.
・GALLLIAZZO V., GRAZIATI F., MANZATO E., PITTERI M., SACCHETTO M., *Lungo le rive dell'alto Sile : Aspetti di storia della cultura contadina a Quinto di Treviso*, Treviso : Tipolitografia Sile, 1983.
・GARATTI Giorgio, *Lungo il Sile*, vol1-2, Treviso : T.E.T., 1980.
・GARATTI Giorgio, *Il Nostro Sile*, Treviso : T.E.T., 1983.
・PAVAN Camillo, *Sile : alla scoperta del fiume, immagini, storia, itinerari*, Treviso, 1989.
・PAVAN Camillo, *I paesi e la città in riva al Sile : un secolo di storia del fiume in 142 cartoline*, Treviso, 1991.
・PAVAN Camillo, *La via del Sile*, Treviso, 1996.
・PITTERI Mauro, *Segar le Acque : Quinto e Santa Cristina al Tiveron storia e cultura di due vilaggi ai bordi del Sile*, Zappelli : Dosson, 1984.
・PITTERI Mauro, *I mulini del Sile : Quinto, Santa Cristina al Tiveron e altri centri molitori attraverso la storia di un fiume*, Battaglia Terme : La Galiverna, 1988.
・ROSSI F., DAL BORGO M. (a cura di), *Un disegno in forma di libro*, Treviso : Compiano, 2011.
・SEMENZATO Camillo (a cura di), *Dal Sile al Tagliamento*, Venezia : Corbo e Fiore, 1990.
・SIMEONI Laura, *Fiabe e leggende del Sile*, Treviso : Santi Quaranta, 2006.
・Touring club italiano, *Il Sile, fiume di risorgiva*, Milano : Touring Editore S.R.l., 2009.
・ZOCCOLETTO Giorgio, *I quattro fiumi : Sile Zero Dese Marzenego*, Mestre : Centro studi storici, 2005.
・ピッテーリ P.「水のなかで水に事欠くヴェネツィア―14 ～ 18 世紀の飲料水・水力・河川管理」湯上良訳、陣内秀信、高村雅彦編『水都学 IV』法政大学出版局、2015 年、pp.105-116.

・陣内秀信、岡本哲志編『水辺から都市を読む―舟運で栄えた港町』法政大学出版局、2002 年 .
・須長拓也、樋渡彩、真島嵩啓、陣内秀信「シーレ川沿いの街・集落の空間構造に関する考察」『2014 年度大会（近畿）学術講演梗概集』日本建築学会、2014 年、pp.161-162.
・高田京比子「ヴェネツィアと後背地の関係」『中世・近世イタリアにおける地方文化の発展とその環境』科学研究費補助金基盤 B 研究成果報告書、2007 年、pp.27-48.
・高田京比子「ヴェネツィア・トレヴィーゾ間の私人の土地を巡る係争―都市間コミュニケーションの考察のために」『中･近世ヨーロッパにおけるコミュニケーションと紛争･秩序』科学研究費補助金基盤 A 研究成果報告書､2011 年、pp.135-142.
・樋渡彩「シーレ川とヴェネツィア― 舟運と水車を使った産業の分布の構造に関する考察」陣内秀信、高村雅彦編『水都学 IV』法政大学出版局、2015 年、pp.115-130.

シーレ川流域　　トレヴィーゾ

・AZZI VISENTINI M., LENZI D., *Il Teatro Onigo di Treviso di Antonio Galli Bibiena in un album di disegni inediti*, Milano : Il polifilo, 2000.
・BASSO Toni, *Un saluto da Treviso : centododici vecchie cartoline illustrate*, Treviso : Canova, 1973.
・BASSO Toni., *Treviso illustrata : la città e il territorio in piante e vedute dal XV al XX secolo*, Padova : Programma, 1992.
・BASSO T., CASON A., *Treviso ritrovata*, Treviso : Canova, 1977.
・BELLIENI Andrea, *Treviso I Luoghi dell'Arte*, Ponzano Veneto : Grafiche Vianello, 2007.
・BELLIO Rino, *Treviso da città romana a fortezza rinascimentale*, Bellio Rino Paese : Tarantola, 2012.
・BONAVENTURA B., ZUCCHEGNA I. (a cura di), *Acque e Roste Trevigiane*, Maserada sul Piave : Monti Zoppelli, 2003.
・BRUNETTA Ernesto, *Treviso e la Marca tra Ottocento e Novecento*, Treviso : CANOVA, 1999.
・*Catasto napoleonico : mappa della città di Treviso*, Venezia : Giunta Regionale del Veneto : Marsilio Editori, 1990.
・GALLETTI Giuliano, *Bocche e biade : popolazione e famiglie nelle campagne trevigiane dei secoli XV e XVI*, Treviso : Canova, 1994.
・LAMANNA Claudio, *Treviso : la struttura urbana*, Roma : Officina, 1982.
・NETTO Giovanni, *Guida di Treviso : La città, la storia, la cultura e l'arte*, Trieste : Lint Editoriale, 2000.
・NETTO G., AUGUSTO MICHIELI A., *Storia di Treviso*, Treviso : S.I.T., 1988.
・NICOLETTI Gianpier, *Le campagne : un'area rurale tra Sile e Montello nei secoli XV e XVI volume1*, Treviso : Canova, 1999.
・NICOLETTI Gianpier, *Le campagne : un'area rurale tra Sile e Montello nei secoli XV e XVI. volume2*, Treviso : Canova, 1999.
・RENDA Anna, *Guida di Treviso in quattro itinerari*, Treviso : Canova, 2006.
・ROSSI Massimo (a cura di), *Atlante Trevigiano cartografie e iconografie di città e territorio dal XV al XX secolo*, Treviso : Fondazione Benetton Studi Ricerche, Antiga, 2011.
・SARTOR Ivano, *Treviso lungo il Sile : Vicende civili ed ecclesiastiche in San Martino,* Ponzano Veneto : Grafiche Vianello, 1989.
・SCIBILIA Paola, *Treviso : Guida ai musei, alle chiese, ai luochi dell'arte*, Ponzano Veneto : Grafiche Vianello, 2007.
・SIMIONATO MARIA Assunta, *Treviso una città da scoprire*, Castagnole di Paese : Topolitografie NTL, 2008.
・ZANINI Anna, TIVERON Luisa, *Treviso : vedute e cartografia dal XV al XIX secolo*, Vicenza : Terra Ferma, 2008.
・ZANINI A., TVERON L., *Marca trevigiana : Vedute e cartografia dal XVI al XIX secolo*, Vicenza : Terra Ferma, 2010.
・樋渡彩、須長拓也、真島嵩啓、陣内秀信「トレヴィーゾの水辺空間に関する考察―カタスト・ナポレオニコの分析から」『2014 年度大会（近畿）学術講演梗概集』日本建築学会、2014 年、pp.163-164.

ピアーヴェ川流域

・BELLATO Elisa, DA DEPPPO Iolanda, VERGANI Raffaello, *Museo del ferro e del chiodo : Forno di Zoldo*, Verona : Scripta - Comunicazione Editoria, 2011.
・CANIATO Giovanni (a cura di), *La via del fiume dalle Dolomiti a Venezia*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 1993.
・CANIATO G., BONDESAN A. et.al., (a cura di), *Il Piave*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2004.
・CANIATO G. (a cura di), *L'arte dei remèri : i 700 anni dello statuto dei costruttori di remi*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2007.
・CASANOVA BORCA Marco, *Il lavaro nei boschi : la tradizione ladina dell'alto bellunese*, San Vito di Cadore : Grafica Sanvitese, 2001.
・DA PONTE Augusto, *Belluno : storia arte cultura civilta*, Caerano di San Marco : Zanetti Danilo, 2000.
・DAL MAS Mario, MATERA Fiovanni, PALMA Francesco, PISON Giuseppe, REZZI Stefano, *I manufatti e le aggregazioni rurali nella Comunita Montana Cadore – Longaronese – Zoldano*, Belluno : Tipografia Piave, 1984.
・DANIELA Perco (a cura di), *Zattere, zattieri e menadàs : La fluitazione del legname lungo il Piave*, Feltre : Tipolitografia Castaldi, 1998.
・DE MARTIN Danilo, TABACCHI Roberto, *Uomini e macchine idrauliche nel Cadore d'inizio Novecento*, Cortina d'Ampezzo : Tipolitografia Print House snc, 2010.
・DE MARTIN Danilo, TABACCHI Roberto, *Val Montina*, Cortina d'Ampezzo : Tipolitografia Print House snc, 2008.
・DORIGO Wladimiro, *Venezie sepolte nella terra del Piave : duemila anni fra il dolce e il salso*, Roma: Viella, 1994.
・FABBIANI Giovanni, *Breve storia del Cadore*, Pieve di Cadore : magnifica comunita di cadore, 1947.
・GIOVANNI VATTISTA Pellegrini, *Il museo archeologico cadorino e il Cadore preromano e romano*, Pieve di Cadore : Tipografia Tiziano, 1991.
・LAZZARINI Antonio, *La trasformazione di un bosco : il Cansiglio, Venezia e i nuovi usi del legno, secoli 18.-19.*., Belluno, 2006.
・LAZZARINI Antonio, *Boschi e politiche forestali : Venezia e Veneto fra Sette e Ottocento*, Milano : Angeli, 2009.
・PERCO Daniela, *Itinerari etnografici del Veneto la Piave*, Feltre : Graphic Group, 2000.
・ROITER Fulvio, RIGONI STERN Mario, *Cansiglio : il bosco dei Dogi*, Ponzano : Vianello Libri, 1989.
・TRAMOTIN POLLA Franca (a cura di), *Al magnar dei Zater : la cucina degli zattieri*, Seren del Grappa : Tipografia, 1993.
・ZANGRANDO Fiorello, *Perarolo di Cadore dal Cidolo al duemila*, Treviso : Grafiche Crivellari s.r.l, 1990.
・ZANGRANDO Fiorello, *Il porto del Piave : notizie storiche di Perarolo di Cadore*, Belluno : Tipografia Vescovile, 1951.
・陣内秀信「地中海世界の信仰と水」陣内秀信、高村雅彦編『水都学 IV』法政大学出版局、2015 年、pp.77-91.
・道明由衣、樋渡彩、陣内秀信「ピアーヴェ川の木材輸送における重要な施設に関する研究」『2014 年度日本建築学会関東支部研究報告集』、85 (II)、日本建築学会、2015 年、pp.669-672.

ブレンタ川流域

・BONDESAN A., CANIATO G., GASPARINI D., VALLERANI F., ZANETTI M. (a cura di), *Il Brenta*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2003.
・CAPORALI G., EMO DE RAHO M., ZECCHIN F., *Brenta vecchia nova novissimo*, Venezia : Marsilio Editori, 1980.
・CASETTA Pietro (a cura di), *Memoria idraulica sulla regolazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione : 1843*, Roma : Istituto poligrafico e Zecca dello Stato, 2002.
・ZUNICA Marcello (a cura di), *Il territorio della Brenta*, Padova : Cleup, 1981.
・樋渡彩「ヴェネツィアを支えた後背地の河川の役割」陣内秀信、高村雅彦編『水都学 III』法政大学出版局、2015 年、pp.211-228.

ブレンタ川流域　　木材輸送関係

・ASCHE R., BETTEGA G., PISTOIA U., *Un fiume di legno : fluitazione del legname dal Trentino a Venezia*, Scarmagno : Priuli & Verlucca editori , 2010.
・PISTOIA U., BETTEGA G., *Un fiume di legno : la fluitazione del legname dal vanoi e primiero a Venezia*, Tonadico : Ente Parco Paneveggio Pale di San Martino, 1994.
・TOLLARDO Giulio, *La lontra e il menadas*, Tonadico : Ente Parco Paneveggio Pale di San Martino, 2010.
・TOFFOL Marco, *I Welsperg una famiglia tirolese in Primiero*, Trento : Litografia EFFE e ERRE, 2001.
・AGOSTINI Piero, *Cordiali saluti da Primiero*, Belluno : Nuovi Sentieri editore, 1990.
・ATTI Giuseppe, *San Martino di Castrozza*, 1980.
・BERNARDI Alfonso, *Trentini sul Dhaulagiri i 8172m*, Trento : Alcione, 1978.
・TOFFOL Marco, *San Martino di Castrozza : La storia*, Comitato Storico Rievocativo di Primiero, 2011.
・Biblioteca Intercomunale di Primiero, *Guide to Palazzo delle Miniere*, Trento : Litografia EFFE e ERRE.
・GADENZ S., TOFFOL M., ZANETEL L. (a cura di), *Le miniere di Primiero : raccolta antologica di studi*, Trento : Manfrini R. arti grafihe vallagarina S.p.A., 1993.
・SIMONATO ZASIO Bianca, *Taglie Bore Doppie Trequarti: Il commercio del legname dalla valle di Primiero a Fonzaso tra Seicento e Settecento*, Rasai di Seren del Grappa : Tipolitografia Editoria DBS, 2000.
・VIGNA Angelo, *Fonzaso…ieri: Il territorio, la comunità, la storia*, Belluno : Tipografia Piave, 2004.
・PERCO D., VAROTTO M. (a cura di), *Uomini e paesaggi del Canale di Brenta*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2004.
・SIGNORI Franco, *Valstagna Album dei riordi*, Cassola : Tipografia Marco, 1995.
・SIGNORI Franco, *Valstagna e la destra del Brenta*, Cittadella : Bertoncello Artigrafiche, 1981.
・FASOLI Gina (a cura di), *Atrante storico delle città italiane : Bassano del Grappa*, Bologna : Grafis, 1988.
・PASSAMANI Bruno (a cura di), *Album bassanese : stampe e disegni di bassano e dintorni*, Bassano del Grappa : Rotary club, 1988.
・PETOELLO G., STRATI C., *Bassano: Il ponte degli Alpini, il Monte Grappa*, Bassano del Grappa : Tassotti, 1985.
・樋渡彩、真島嵩啓、陣内秀信「イタリア北部の小都市に見られる農村的性格について－フォンツァーゾとアルシエを事例として」『研究紀要』第 4 号、早稲田大学イタリア研究所、2015 年、pp.25-54.

ブレンタ川流域　　ブレンタ川を利用した産業

・MANCUSO Franco (a cura di), *Archeologia industriale nel Veneto*, Milano : Silvana, 1990.
・Touring club italiano, *Guida d'Italia : Veneto*, Milano : Quinta, 1969.

ブレンタ川流域　　ヴェネツィア―パドヴァ間の舟運

・BALDAN Alessandro, *Storia della Riviera del Brenta* vol.1-3, Abano Terme : Aldo Francisci, 1988.
・PIOVENE Guido, *Ville del Brenta : nelle vedute di Vincenzo Coronelli e Gianfrancesco Costa*, Milano : Il polifilo, 1994.
・BALDAN G., *Ville Brenta : due rilievi a confronto 1750-2000*, Venezia : Marsilio Editori, 2000.
・VERGANI Raffaello, *Villa e acqua (1400-1600) : il caso della Brentella trevigiana*, Treviso : Canova, 2006.
・BADIN Giuseppe, *Storia di Dolo documenti ed Immagini*, Venezia : la Press, 1997.
・PITTERI Mauro, *I mulini della repubblica di Venezia*, Roma : Istituti editoriali e poligrafici internazionali, 2000.
・AZZI VISENTINI Margherita, *L'Orto botanico di Padova e il giardino del Rinascimento*, Milano : Il polifilo, 1984.
・BEVILACQUA E., PUPPI L. (a cura di), *Padova : il volto della città alla pianta del Valle al fotopiano*, Padova : Progeamma, 1987.
・FRANZIN Elio (a cura di), *Padova e le sue mura*, Padova : Signum, 1982.
・GHIRONI Silviano, *Padova : piante e vedute (1449-1865)*, Padova : Panda, 1987.

・GULLINO Giuseppe (a cura di), *Storia di Padova : dall'antichità all'età contemporanea*, Sommacampagna : Cierre edizioni, 2009.
・MONTI G., RALLO G. (a cura di), *Vie d'acqua a Padova : ponti e giardini*, Padova : Il prato, 1999.
・SEMENZATO Camillo, *Padova illustrata : la città e il territorio in piante e vedute dal XVI al XX secolo*, Padova : Programma, 1989.
・ZANETTI Giovanni, *Andar per acque da Padova ai Colli Euganei lungo I navigli*, Padova : il Prato, 2002.

WEB 情報

自治体

・http://www.regione.veneto.it/ （ヴェネト州の HP）
・http://www.provincia.venezia.it/ （ヴェネツィア県の HP）
・http://www.provincia.treviso.it/ （トレヴィーゾ県の HP）
・http://www.provincia.pd.it/ （パドヴァ県の HP）
・http://www.provincia.belluno.it/ （ベッルーノ県の HP）
・http://www.comune.venezia.it/ （ヴェネツィア市の HP）
・http://www.comune.quintoditreviso.tv.it/（クイント・ディ・トレヴィーゾ市の HP）
・http://www.comune.treviso.it/ （トレヴィーゾ市の HP）
・http://www.comunecasier.it/ （カジエール市の HP）
・http://www.comunecasale.tv.it/ （カザーレ・スル・シーレ市の HP）
・http://www.comune.fieradiprimiero.tn.it/（フィエラ・ディ・プリミエーロ市の HP）
・http://www.feltrino.bl.it/web/fonzaso （フォンツァーゾ市に関する情報）
・http://www.comune.arsie.bl.it/ （アルシエ市の HP）
・http://www.comune.cismon.vi.it/ （チズモン・デル・グラッパ市の HP）
・http://www.comunevalstagna.it/ （ヴァルスターニャ市の HP）
・http://www.comune.solagna.vi.it/ （ソラーニャ市の HP）
・http://www.comune.bassano.vi.it/ （バッサーノ・デル・グラッパ市の HP）
・http://www.comune.nove.vi.it/ （ノーヴェ市の HP）
・http://www.comune.stra.ve.it/ （ストラ市の HP）
・http://www.comune.dolo.ve.it/ （ドーロ市の HP）
・https://www.comune.mira.ve.it/ （ミーラ市の HP）

博物館・大学など

・http://www.ceramics.it/museo.nove/ （セラミック博物館）
・http://www.museonavigazione.eu/ （河川航行博物館）
・http://www.museozattieri.it/ （ピアーヴェ川筏師民俗博物館）
・http://www.osservatorio-canaledibrenta.it/Rete-Museale.html （ブレンタ川博物館）
・http://www.iuav.it/ （ヴェネツィア建築大学）
・http://www.actv.it/ （ACTV 社）
・http://www.insula.it/ （インスラ社）
・http://www.navigazionestefanato.it/ （ステファナート船会社）
・http://www.oasicervara.it/ （チェルヴァーラ自然公園）

文書館、博物館など

文書館（archivio）など

・国立ヴェネツィア文書館　Archivio di Stato di Venezia（A.S.Ve.）
・国立トレヴィーゾ文書館　Archivio di Stato di Treviso（A.S.Tv.）
・カドーレ大共同体文書館　Archivio della Magnifica Comunità di Cadore
・ヴェネツィア市文書館　Archivio Strico Comunale di Venezia（A.S.C.V.）
・ヴェネツィア市役所内の建築技術局（1945 年以降の建築図面を所蔵）　Ufficio Tecnico sezione edilizia
・国立マルチャーナ図書館　Biblioteca Nazionale Marciana
・ヴェネツィア建築大学プロジェクト史料室　I.U.A.V., Archivio Progetti
・ヴェネツィア建築大学地図資料室（一次史料のコピーを所蔵）
Biblioteca e Cartoteca del CIRCE（Centro di Servizi Interdipartimentale di Rilievo, Cartografia e Elaborazione）

博物館

・コッレール博物館　Museo Correr
・ラッザレット・ヌオーヴォ博物館　Museo di Lazzaretto Nuovo
・ヴァッレとラグーナのテリトーリオ博物館　Museo del Territorio delle Valli e della Laguna di Venezia
・カドーレ考古学博物館　Museo archeologico cadorino
・鉄と釘の博物館　Museo del ferro e del chiodo
・ピアーヴェ川筏師民俗博物　Museo etnografico delgi zattieri del Piave
・チドロ・木材博物館　Museo del cidolo e del legname
・土地改良博物館　Museo della Bonifica
・ブレンタ川博物館　Museo Canal di Brenta
・セラミック博物館　Museo della Ceramica
・河川航行博物館　Museo della Navigazione fluviale

法政大学審査学位論文

水都ヴェネツィアと周辺地域の空間形成史に関する研究
A STUDY ON THE HISTORY OF SPACE FORMATION IN VENICE AND ITS HINTERLAND

樋渡　彩
Aya HIWATASHI

発行　2016 年 3 月 24 日