〈共同研究〉
「財政・金融危機下の、南欧都市の縮小都市政策に関する研究
―構造転換を目指すトリノの空間再生計画への影響を事例に―」

# 近代フォーディズム型から脱却した地域の「かたち」

## ―― トリノ・シティリージョン

岡　部　明　子

北イタリアの都市トリノは変わった。20世紀半ば、トリノは自動車産業で経済的に繁栄を極め、1960年には百万都市に成長した。フィアットの企業城下町だった。しかし、大衆車 FIAT500 を始め大量の自動車を世に送り続けてきたリンゴットの巨大工場が1982年に閉鎖。建築家 R. ピアノの手で、商業文化複合施設にリノベーションされた。トリノが脱工業化して新たな都市の時代に入る象徴的な出来事だった。

基盤産業の衰退による近代フォーディズムからの脱却が都市社会システム、すなわち都市の「かたち」の大きな転換をもたらしたことはすでに指摘されているとおりである（矢作、2014、矢作・阿部編、2014）。だが、脱工業化は都市のみならず、地域の「かたち」を変えるはずである。本稿では、まず、都市トリノがフィアット依存から脱しどのように新たな都市イメージを築きつつあるのかを概観した上で、それと並走してきた地域社会システムの変質に目を向けていきたい。都市よりも広域の都市地域（シティリージョン）の「かたち」である。

### モーターシティから新生トリノへ

フィアットは、1899年、G. アニェッリにより創設された。20世紀に入り、自動車産業の勢いは止まらず、1970年代のピーク時にフィアットは、５万人以上もの市民に働く場を提供していた。関連製造業を含めれば倍以上になる。雇用のみならず、高い技術力を身につけるための教育、医療、社会福祉まで、すべてフィアットの恩恵を受けていた。「フィアットを頂点とする垂直統治型〈都市社会システム〉がトリノの一切を牛耳っていた（矢作、2014）」。

しかし、1980年代に入ってフィアットはその力を急速に弱め、2.4万人を解雇した。リンゴットが操業停止した。トリノがどん底の時期に、イタリアにおいて州の権限が大幅に拡充された。地方自治体制が変わって、1991年最初の市長にカステラーニが就いた。1995年、都市総合プラン PRGC が策定された。建築家グレゴッティが中心となってまとめたもので、都市内に大量に遊休化した生産インフラを脱工業化都市のインフラとなる大学や知識産業のインキュベーター、ビジネス地区や公園緑地にする方針が示された。都市を分断していた鉄道を新生トリノの魅力的な背骨にする野心的なフィジカルプランだった。トリノ復活の青写真である。イタリア都市計画制度における都市総合プラン PRG は、都市を物的にマネジメントする法的拘束力のある主要ツールであり、原則として期限を定めない。1995年まで有効だったトリノ PRGC は、1959年策定のものでフィアット絶頂期のときにつくられたものだった。2006年冬期五輪を目標に、1999年初の戦略プランを策定する。戦略プランは、市当局主導のプランと異なり、企業・経済団体・非営利組織など多様な主体で都市を盛り上げていくための共同戦線である。以後、節目で新たな戦略プランが策定されてきた。五輪の年にナレッジシティをコンセプトとする第２次

戦略プランがつくられ、2015年第３次戦略プランではスマートシティが軸になっている。

フォーディズムに呼応する垂直統治型の都市社会システムが後退し、「最近のトリノ復活の枠組みは、EU、州政府、都市政府、大学／美術館などの機関、民間財団、企業、経済団体、非営利組織が構成する連携／協働のガバナンス（共治）―水平連携型「都市社会システム」である」（矢作、2014）。

トリノは同じモーターシティであるアメリカのデトロイトと比較されることが多い。何が違うのか。ミラノボッコーニ大学で現代史を専門としているベルタ教授は、「歴史」だと言う。トリノはローマ時代の重要な都市だった。中世期には、いくつもある都市のひとつにすぎなかったが、16世紀にサヴォイア公国の首都となった。そして束の間ではあったが、1861年イタリア統一直後の首都になった。王宮があることで、さまざまな贅沢品や武器などの需要が高まり、職人の集積が進んだ。それが自動車産業の基盤になったわけだが、ポストフォーディズムにおいて再び、16世紀以来築いてきた文化や技術の高度な集積が知識情報社会の基盤として価値を持ちうる。デトロイトにそれは望めない。

**フィアットを頂点とした地域社会システム**

トリノのリンゴットで組み立てられる自動車の部品は、トリノ市内のみならず、後背地域の中小都市各地で製造されていた。部品をリンゴット工場に集めるため、フィアットの生産インフラとして鉄道や道路が必要だった。フィアットはこれら社会インフラにも単独で投資し整備した。原材料を遠方から調達しなければならない。また、製品となった自動車を国内外に輸送する必要がある。フィアットは、1940年、サヴォナに自前の港湾を整備した。アメリカ大陸向けの輸出車もサヴォナから出荷されていたという。トリノの組立工場とサヴォナの積出港を結ぶ高速道路もフィアットのインフラである。従業員およびその家族のみならず地域に暮らす人たちは、教育から福利厚生・医療まで、すべてフィアットのおかげで享受できた。トラクターもフィアット製で農業従事者であってもフィアットと無縁ではいられなかった。「ラ・スタンパ」紙はフィアット傘下の新聞社が出している。都市より広域の、シティリージョンの地域社会システムもまたフィアット丸抱えで成り立っていた。

**フィアット弱体化後の中小都市の思惑**

しかし、1980年代以降、頂点のフィアットが求心力を失い始める。スローフードという社会運動がトリノ近郊のブラで起きるのが、ちょうどこの時期である。北イタリアには、それぞれ質の高い農産物など特産品で知られた中小都市がネットワークしている地域構造があった。それが、フィアットの弱体化と時期を同じくして相対的に頭をもたげてきた。

トリノとフランスのニースを結ぶルート上の要衝にあり農産物の集積地であるクネオ市は、2020年に向けて独自の戦略プランを立て、ニースとの結びつきを強めようとしている。民間で経営経験のある若い市長は、ニース・クネオ・トリノを結ぶ鉄道の強化が最優先課題だという[1)]。イタリア統一に功績のあったG. ガリバルディはニース出身だったが、イタリアを統一してニースを失った。クネオでは、都市規模に比して大きな市が週２日立つ。フランス人が今でも多く訪れるという。

チェバ、サヴィニャーノなどの小都市にもそれぞれ特産品があって広場の生鮮市はとてもにぎわっている。地元食材を活かした飲食店には、トリノやミラノ、国境を越えてフランスから訪れる人も少なくない。

港町のサヴォナ市はそもそも1528年隣のジェノバに破壊されて以来、小さな町に甘んじていたが、フィアットの積出港になって急成長した。フィアットの後ろ盾を失った今、「ジェノバが象ならサヴォナはそれにたかる蚊のようなもの」だという。少量だが高品質の地域の農産物や付加価値の高い加工品の物流に力を入れる方針で、農産物の豊富なクネオ県との結びつきを強めたいと考えているようだ[2)]。しかし、クネオはサヴォナよりニースを向いている。

**都市システムの空間形態３類型**

トリノを拠点とする地理学者のG. デマテイスは、地域を覆う都市間システムの空間形態を３つに類型化している（Dematteis, 1996,2000）。A型は、前工業化市場経済の典型的な均衡である。B型は、20世紀前半の「フォーディスト」工業システムの典型である。規模と集積の経済により特徴づけられ、様々な地域レベルで極への集中効果をもたらした。C型は近年の情報経済に対応し、離れた主体間の垂直・水平の両結合の相乗効果により特徴づけられる。C. アレグザンダーのいうツリー構造がB型であり、セミラチス構造がC型に対応する（アレグザンダー、1965）。

欧州都市システムは、中小都市が互いに近接してネットワークしている。この点が、欧州空間構造の対アメリカと異なる強みとされている。「欧州都市の大半は、10-14世紀の欧州都市化の第１波のときに誕生し発展した。資本主義第１期の都市の多くが今日まで引き継がれ欧州都市システムの枠組みとなっている。確かに産業革命により都市化第２波が欧州を覆ったがその影響はさほどではなかった（Bagnasco and Le Galès, 2000）。」すなわち、前工業化時代のA型都市システムが、欧州空間構造の底流をなしているといえる。

トリノを中核都市とする内陸のピエモンテ州および隣接する沿岸のリグーリア州は、海あり山ありの変化に富んだ土地で豊かな農地であるため、なかでも充実したA型地域都市システムが基盤としてあった。イタリア北部では工業化が進んだためにB型が上に重ねられた。とくにトリノ影響圏では、フィアット時代にB型地域都市システムが強化された。これが結果的に、知識情報化へのシフトに呼応して、イタリア北部でデマテイスの指摘するように、C型地域システムの発展が顕著に見られるといっていい。

1999年、欧州各国の空間計画担当閣僚級会議において、10年の歳月の末に欧州空間開発展望ESDPがまとめられ、公表された。欧州レベルの空間戦略を共有しようという困難な挑戦だった。ESDPは、多様な中小都市のネットワークを強みに欧州空間の競争力と持続可能性を強化しようという発想に貫かれている。つまり、脱工業化でB型のツリー構造が支配的でなくなるのを機に、途切れることのない底流として存在し続けたA型の強みを活かし、C型すなわちセミラチス構造の地域都市システムを戦略的に構築していく考え方である。

**セミラチス構造の地域社会システムへ**

トリノを中核都市とするピエモンテ州は、1997年に分権化以降初の地域総合プランPTRを策定している。ESDP策定が大詰めだった時期であり、ESDPと呼応する方針となっている。もっとも、セミラチス構造の地域都市システムを戦略的に構築していこうとすると、それぞれ個性を持った都市、中核都市、上位の州政府、国、EUなど異なるレベルの主体の思惑が絡み、都市システムの空間イメージを共有できているとはいえず、課題は多い。

先のベルタ教授はトリノに住み、ミラノに通勤している。トリノとミラノは快適な高速鉄道インフラで結ばれており、ミラノ郊外に住むよりトリノに住むほうを選んだ。ミラノほどせわしなくないし、空間的にゆったりしているからいいという。高度化したC型地域システムの発達により、トリノは、イタリア北部最大の都市ミラノと垂直のみならず水平の結合を持ちつつあるといえる。

神野直彦は、工業社会では生産機能が人を集める磁場だったのに対して、知識社会においては人間として生きる時間と人間として生きる空間を取り戻した場に、知恵のある人が吸い寄せられるという展望を示している（神野、2002）。トリノは都市空間の脱フォーディズムで、生産機能が占めていた一等地を人の暮らす質の高い空間に転換してきた。他方、広域の地域社会システムは、スローフードなど食への関心の高まりを追い風に、フィアットの遺産であるツリー構造（B型）の充実したインフラを活用し、セミラチス構造（C型）へと進化する兆しを見せている。

トリノおよびそのシティリージョンにおいては、脱フォーディズムに符合して、都市ガバナンスの「かたち」も、地域都市システムの「かたち」も、セミラチス構造化を明らかに指向している。そして、都市においても地域においても、新たな「か

たち」の模索の原点は、近代フォーディズムの大きなうねりをくぐり抜けて生き延び、普遍的に存在し続けた「かたち」の価値を再認識するところにあった点を見逃してはならない。

**注**

1）2013/09/05 クネオ市庁舎において、F. Borgna 市長、L. Serale 副市長（計画担当議員）、E. Lovera 氏（インフラ省事業・戦略計画担当）に話を聞いた。

2）2013/09/04 サヴォナ市庁舎において、Di Tullio 副市長（計画担当議員）、E. Rossi 氏（計画担当）に話を聞いた。

**参考文献**

岡部明子（2005）「都市を生かし続ける力」間宮ほか編：155–185頁

間宮陽介・植田和弘・神野直彦・西村幸夫編（2005）『都市の再生を考える 1 ―都市とは何か』岩波書店

神野直彦（2002）『人間回復の経済学』岩波新書

矢作弘（2014）『縮小都市の挑戦』岩波新書

矢作弘・阿部大輔 編（2014）『持続可能な都市再生のかたち：トリノ、バルセロナの事例から（LORC 地域公共人材叢書 第 3 期　第 2 巻）日本評論社
第 1 章～第 5 章（矢作弘）

Dematteis, G.（1996）Towards a Unified Metropolitan Urban System in Europe: Core Centrality Versus Network Distributed Centrality. In Pumain and Saint-Julien eds, 19–28.

Pumain, D. and Saint-Julien, T.（1996）*Urban Networks in Europe, Rèseaux urbains en Europe*, Montrouge: John Libbey Eurotext.

Dematteis, G.（2000）Spatial Images of European Urbanisation. In Bagnasco and Le Galès eds, 48–73.

Bagnasco, A. and Le Galès, P. eds（2000）*Cities in Contemporary Europe*, Cambridge: Cambridge University Press.

アレグザンダー、C.（原著1965）『形の合成に関するノート/都市はツリーではない』SD 選書