52. ダマスクス 1968 年計画におけるヘレニズム基盤の再構築事業

The Project for Reconstitution of Hellenistic Infrastructure suggested by the master plan of Damascus in 1968

松原 康介*

Kosuke Matsubara

Based on “evolutionary planning theory” as new facts by previous research, this paper examines the policy for the old city of Damascus in 1968 from the viewpoint of not only transportation policy but also their “Reconstitution of the Ancient City”. Firstly, it is shown that the criticism by UNESCO is limited to criticism of transportation planning. In chapter 2, the description related to the “ancient city” in the 1968 plan is extracted. Chapter 3 outlines space transformation and stratification in the Islamic era. Based on these facts, Chapter 4 will examine the actuality of the street cutting and widening called *Dégagement* from the text and the plans of the 1968 plan. In Chapter 5, some part of the “Reconstitution of the Ancient City” project has progressed, and the current situation is complementarily reviewed. In conclusion, we examine the whole picture of Hellenistic-based restructuring project and clarify future project prospects.

Keywords : Multilayer, UNESCO, Roman Grid Plan, Islam, Michel Ecochard, Gyoji Banshoya

重層性、ユネスコ、ローマのグリッド計画、イスラーム、ミシェル・エコシャール、番匠谷堯二

1. 研究の背景と目的、方法

1-1. 研究の背景

数千年の歴史を誇るシリアの首都ダマスクスにおいて、1968年にUNDP（国連開発計画）の専門家であったミシェル・エコシャール（1905-85）^①と番匠谷堯二（1930-98）により都市基本計画（Plan directeur de Damas；以降、「68年計画」と略記）が策定されている^②。名称通り、歴史的な旧市街とその外側に拡大する新市街地の双方を扱う内容^③であって、現在も法定都市計画である。しかし旧市街に関しては、その自動車中心の交通計画が旧市街の都市文脈を破壊するという危惧と批判がユネスコを中心として1980年代に巻き起こり、修正と事業の見直しを余儀なくされてきた。

既往研究は多いが、概ねユネスコと同様、68年計画の核心に触れないまま、エコシャールがCIAMのメンバーだった事実を基に切り捨てたものである^④。しかしエコシャールには元より歴史研究の膨大な実績があり、また近年の研究からは、エコシャールも番匠谷も、決して歴史を軽んじる計画論の持ち主ではなかったことが判明しつつある^{⑤⑥⑦}。68年計画もまた、その核心は「古代都市の再構築」にあり、単なる道路計画ではなかった。イスラーム期の都市空間に対しては破壊的であったとしても、それ以前の、ヘレニズム基盤に対しては保全的だったという見方も排除はできない^⑧。

シリアの都市計画史は、複雑な歴史的背景を持つ重層的な都市空間の扱いはもちろん、都市計画行政に少なからぬ影響をもたらした国内外の政治状況や、ユネスコやUNDPなど欧米系の国際協力機関の思惑と複雑に絡み合っており、少なくとも、特定の計画や計画家個人を批判して済む課題とは思われない。むしろ、都市の保全と近代化を巡る、日本の協力も踏まえた西アジア地域のケーススタディと位置づけ、歴史的評価の対象とすることが重要と考えられる。

1-2. 研究の目的

そこで本研究では、68年計画を、交通の視点だけでなく、考古学・歴史学を中心とする既往研究との照合に基づく注

釈により、主題的に扱われてこなかった核心としての「古代都市（＝ヘレニズム基盤）の再構築」観念を提示する。その上で、既往研究による新事実の発見としての「進化型計画論」を踏まえ、ヘレニズムからイスラームへの「進化」という独自の歴史意識との関連を示唆することを目的とする^⑨。

1-3. 研究の方法と章構成

68年計画における旧市街政策は、最初に「古代都市の再構築」と題されたロマン主義的なコンセプトを示した上で、イスラーム期に形成された市街地における街路開削・拡張（デガジュマン）を提案するという構成となっている。本稿では、まず次節でユネスコによる批判が交通計画への批判に限定されており「古代都市の再構築」に対しては未評価状態であることを示す。2章において68年計画中の「古代都市」に関わる記述を抽出し、既往研究とも照合して、そのヘレニズム基盤としての特徴を以降の参照系として提示する。3章では、イスラーム期の重層化について既往研究から概略し参照系とする。これらを踏まえて4章では、68年計画の趣旨と内容を、関連して発表されたエコシャールや番匠谷による雑誌記事、及び計画図の分析から提示した上で、「進化型計画論」の視点から議論する。5章では、批判にも関わらず2019年現在において「古代都市の再構築」事業は一部が進展しており、その現状を補足的にレビューし評価の参考とする。結論において、ヘレニズム基盤の再構築事業の全体像を考察し、今後の都市計画のあり方を展望する。

1-4. ユネスコによる批判の論点

例えば、1987年出版の報告書^⑩に次のようにある。

「・・・要するに、この基本計画は、もし完全に実施されていたなら、旧市街の特徴と統合を破壊したといえる。計画家（訳注：エコシャール、番匠谷らのこと）の方針は、“*mis en valeur*”（訳注：活用、開発、強調）というヨーロッパ的理念に基づいており、アラブ-イスラーム都市の構成原理とは相対するものである。アラブ-イスラーム都市では、建築的な調和は都市文脈の全体からもたらされるものであり、

*正会員 筑波大学システム情報系社会工学域都市計画分野・国際総合学類国際開発学主専攻

University of Tsukuba, Graduate School of Systems and Information Engineering, Urban Planning Studies

個々の建物の孤立化を許すものではない。ローマの街路網に対する幾分ロマンティックな身振りは、これを自動車交通導入の道具とする意図と結びついており、今生きている歴史都市の本質的な価値を軽視させている」⁵⁾。

ここでは、「古代都市の再構築」というテーマは、道路導入のための「道具」すなわち方便であると喝破されている。道路の導入によって旧市街空間が相応のダメージを受けることには疑いがないし、現在進行形の空間生成現象としてアラブ-イスラーム世界の都市文脈(urban context)⁶⁾を捉える認識も適切である。その点で、ユネスコの批判は、近代主義・自動車優先から歴史保全への時代的な転換点をはっきり示しており、今日の目で見て妥当と考えられる。

しかし、保全・修復に際し、どの時代に基準を定めるかは常に議論の余地がある。また、同様な批判は19世紀のパリ改造の際にも出たことであり、自動車への適切な対応があれば、保全と近代化に効果も期待できる⁷⁾。多くの文明が交錯し、今なお国際的な紛争の渦中にあるシリアの歴史と文化財に通じていたエコシャルの壮大な構想に基づく「古代都市の再構築」を方便で片づけることなく、主題的に精査しアイディアとして蓄積することが重要と考えられる。

2. 68年計画におけるヘレニズム基盤の位置づけ

2-1. 歴史概要と概念定義

ダマスカスは、前334年から開始されたアレクサンドロス大王の遠征によってギリシア世界に組み込まれその都市建設の影響を受け、前63年にローマの支配下に入り、635年にイスラームを奉じるアラブ人によって占領された⁸⁾。ギリシア、ローマ、イスラームのそれぞれが独自の都市形成・都市計画の原理を持ち、その積み重ね、すなわち空間の重層化がダマスカスの特徴とされてきた⁹⁾。

ギリシアからの伝播文化として、アゴラ(広場)が民主主義の基礎と担った他、宗教的にはゼウスを頂点とする多神教の神殿が建設された。キリスト教がローマ国教となると、神殿はヨハネを奉じるキリスト教会へとコンバートされた(以降「神殿」と記述)¹⁰⁾。半円形のローマ劇場が庶民の娯楽を提供した。グリッド型街路が空間を統合していた。

オリエントに伝播したギリシア・ローマ文化は、その連続性からヘレニズム文化と総称される。本稿では、エコシャルが用いた「古代都市」の概念を具体化する上で、この時期をヘレニズム時代、またこの時期に形成された施設と街路網、門や柱廊など合わせてヘレニズム基盤と定義する。

2-2. 「古代都市の再構築」の趣旨

「古代都市の再構築(Reconstitution de la ville antiques)」とは、68年計画で、旧市街政策を扱った第9章(IX. La ville ancienne)に掲載されている付図 Fig.46 (図1)のタイトルであり、旧市街政策の象徴と位置づけることができる。内容は主要なヘレニズム基盤を現在の都市地図(図5)(後継)にプロットしたものである。「古代都市」についてはギリシア・ローマの区別さえ設けてはいないが、出典として考古学者ジャン・ソヴァジェ(1901-1950)とエコシャル、及び

シリア政府考古学局(現在の考古総局)の名が記されており、学術的裏づけではソヴァジェの知見が重視されていた。一方、これを街路の開削や拡張といった都市整備と結び付けようとした点にエコシャルの独自性がある。

図1: 付図 Fig.46「古代都市の再構築」

エコシャルは、冒頭でパリやロンドンを引き合いに出しながら、ダマスカス旧市街は今だ発展を続けている、生きた都市であると強調した上で、次のように論じていく。

「旧市街には全ての歴史時代の遺産が含まれる。ギリシア、ローマ、ビザンティン、ウマイヤ、アイユブ、マムルーク、トルコ。私は18世紀建設のアゼム宮殿の下に、マムルークの宮殿のモザイクを発掘した。もし発掘を続けたら、史料に書かれている神殿の南の外壁を発見したであろうし、更に掘れば、聖書時代のダマスカス王国の建造物を発見できたであろう。旧市街全体が、ヘレニズム時代の街路の特徴を有し、中世以降の街並みに透けて見える。すなわち、現在は地下6、7mに埋もれている、神殿の基礎や通りの柱廊など、グリッド型都市の痕跡である」¹⁰⁾。

ここでエコシャルは、時に一人称を交えて自らの業績を語り、地下に埋もれた往古のヘレニズム基盤の存在と、その歴史的重要性に確信を表明している。一部発掘の業績はエコシャルに帰することもあり、そこに嘘は感じられない。これを方便で片付けないとしたら、その計画論には何が現れてくるだろうか。なお文責を巡って、番匠谷堯二との分担状況が気になるが、上の書きぶりに加えて、本文中に「1/500の詳細整備図を番匠谷が描いた」とあり、コンセプトとテキストを担当したエコシャルと、その具現化としての詳細図を担当した番匠谷、という関係が推察できる。

2-3. 既往研究との照合に見る「古代都市ダマスカス」

ヘレニズム基盤の概念的内容を、既往研究と照合し確認する。図1で強調表示されているのは、神殿(Temple de Jupiter)、アゴラ(Agora)、円形劇場(Theatre)、「まっすぐな道(Rue Droite)」、宮殿(Palais)、古代の城壁(Rempart Antique)、ローマ水道(Aqueduc)と、現存の街路でかつてのグリッド状の形態を残している箇所である。街路については、本文において、カルド(Cardus; 南北の基幹道路)、デクマヌス(Decumanus; 東西の基幹道路)、その交差点上に存在する近年の出土物である凱旋門(tétrapyle)、柱廊(colonnade)、音楽堂(odéon)等が認識されている。

ここで都市遺産に関する詳細な解説書⁴⁾と通史書³⁾で知られるバーンズの成果と照合する(図2)。柱廊付きの外溝に囲まれた神殿は、現在のモスクの数倍の大きさであり外壁の遺構が残っている(後述)。アゴラは柱廊に囲まれたヘレニズム時代の会議場であり、市場としても機能した。

図2:バーンズによるヘレニズム基盤概要解説

グリッド型街路網は、ギリシア時代に神殿とアゴラを接続する都市軸を基に北部に形成され、ローマ時代に南部に拡大する過程で円形劇場や音楽堂、凱旋門が形成されている。「decumanus maximus (Via Recta)」とあるのは、上述の「まっすぐな道」と同一であり、デクマヌスを起源とし今日までその直線の特徴を残しているためそう呼ばれる。「パウロの回心」(西暦34年頃)の場として知られ、これを描いた17世紀の絵画¹²⁾には柱廊が描かれている(図3)。これら主要な街路は、馬車が行きかう中央路と、その両脇の歩廊が円柱の柱廊で境界付けられた列柱道路であり、今日でいう歩車分離を実現していた¹³⁾。パルミラやアパメアといった、ローマ時代の都市でありながらイスラーム期に放棄された遺跡にその形態を見ることが出来る。

図3:パウロの回心

3. イスラーム期における空間の重層化

3-1. 重層化の原論と概況

ソヴァジェによれば、列柱道路は、イスラーム期以降に柱と柱の間が埋め込まれ壁とされ、店舗も分割されて、空間の細分化が進んだとされている(図4)¹⁴⁾。

細分化の要因には商習慣の相違があったと考えられる。ローマ時代の店舗は、数人で運営される比較的規模の大きなものであった。一方、イスラームにおいて、商業は一般的に善行として奨励される。個々の店舗はワクフ店舗¹⁵⁾であり、元手はなくともやる気さえあれば個人で店舗を借りて商売を始めることが出来る。店舗は一人が入り込めるだけ

図4:変容プロセス模式図(左:ローマ期から右:イスラーム期へ)¹⁵⁾

の大きさがあれば十分であった。細分化の繰り返しのによって小店舗が増殖してスークが形成された背景には、イスラームに根ざした社会の仕組みがあったものと考えられる。

こうして、広幅員の道路は狭い複数の街路に細分化され、比較的まっすぐで幅員も広い街路はスークへと改編された。東西南北の大局的な方向性は今日でも残存しており、ダマスカスやアレppoのスークは特に東西方向に長い。後年の自動車に匹敵する大きさの4輪の馬車や荷馬車は、乗り入れできないことはないが、明確な歩車分離は喪われたためローマ時代のような速度では走れない。基本的には歩行者交通が中心となり、ラクダや馬等が時折割り込む形で輸送がなされた。スークの後背地では屈曲した路地や袋小路も多く形成され、主として住宅地とされてきた。

また、平面的変化だけでなく、長期間を経て旧市街全体が沈下している。上述のように68年計画では地下6、7m程に位置するとされている。凱旋門は1950年に地下4.5mから発掘されている¹²⁾。

図5:埋没時の西大門(1870年頃)

19世紀後半の写真からは、神殿西大門のペディメントが、コリント式の柱頭まで店舗に巻き込まれる形で埋もれ、水平材の打ち込み跡も確認できる(図5)¹⁶⁾。

神殿は、イスラーム教徒による占領以後、しばらくはそのままキリスト教会のままであったが、やがて神殿内に小さなモスクが設置されたことで空間の細分化が始まる。ムスリム住民の更なる増加に伴って8世紀に建物全体が大モスクへとコンバートされた。この際、神殿の内壁はほぼそのまま継承され、聖堂にあった柱廊はモスクの礼拝室へ移築されている¹⁹⁾。こうして、今日のウマイヤ・モスクが創建される一方、巨大な神殿外壁は柱廊とともに小建築物群に飲み込まれ、複数の大門を残して埋没した。ローマ劇場は宅地化が進み、半円形の外壁をなぞるように形成された街路が2箇所存在し、遺構の一部は住宅内部で視認できる¹⁷⁾。

68年計画においては、この空間変容の全体像は付図Fig.45「旧市街城壁内現況図(ville ancienne intra muros état actuel)」(図6)において示されている。一定の住商の別に従いつつ敷地規模を変えながら稠密化し¹⁷⁾、グリッドを逸脱した細街路網は68年計画でも確かに認識されている。

図6:付図Fig.45「旧市街城壁内現況図」(筆者加筆)

3-2. 2大スークとハーン

68年計画は、上記の如く重層化してきた空間において、特に列柱道路再現の観点からスークの街路拡幅を、また物流改善の観点からハーンへのアクセス強化を狙ったものである。そこで代表的な施設の空間的特徴を概括する。

スークはその規模や形態から、馬車（後年の自動車）の利用を前提としない、歩行者が自由に立ち寄り商談をすることで成り立つ買い物空間である²⁰⁾。代表例としてスーク・ハミディーエとスーク・ミドハトパシャがある。前者は旧市街の東北に位置し、神殿の東門に直結していた道路に沿って東西方向に形成されたものと考えられる。北側におけるダマスクス城の建設後はその外壁に沿って店舗が張り付くように形成された。18世紀に軸線が更新整備され、商店形態の統一と鉄製天蓋が設置がなされた。今日、450mに達し最も賑わう空間である²⁰⁾。後者は旧市街の東南に位置し、その起源は「まっすぐな道」に遡る。「まっすぐな道」の道路中央に一系列の店舗群が形成されたことで、並走する2本の街路に変容し、その北側の1本がより発展したものと考えられる。19世紀に更新整備され、500mに達し天蓋が設けられた²⁰⁾。

商品流通の中継所の役割を果たしたのがハーン（隊商宿）である。市外からやってくる都市間交易に従事する隊商を迎え入れ、休息させると同時に商品を卸し、末端の店舗へと商品を供給していた。多くが中庭式の中規模建築で、一階がラクダの厩舎、二階以上が商人の宿舍とされる。ダマスクスで現存するハーンの半数以上は18、19世紀の建設と比較的新しく、特にスーク・ハミディーエとスーク・ミドハトパシャの間の一帯に集中して存在した³⁾。

シリアはシルクロード交易の拠点であると同時に繊維産業の中心地でもあった。ヨーロッパへの輸出により繁栄したが、19世紀以降は産業革命によってヨーロッパで自前の繊維産業が成長し、またスエズ運河の開通に伴って交易拠点としての地位を喪うと、商業も衰退した。

3-3. 重要建築の建設・立地状況

更に、イスラーム期にかけ建設された重要建築として、まずダマスクス城が挙げられる。起源はヘレニズム時代に遡るが、13世紀に対十字軍のために拡充されたものが今日の城である。その他、大小のモスク、マドラサ（神学校）、偉人や聖者の廟、ハンマーム（浴場）、また要人や富裕層の大邸宅（宮殿）といった施設が建設されてきた。これらイスラーム期の建築物は、柱やアーチなどのヘレニズム基盤の一部を流用し、地面や壁面に含んでいることがある²⁰⁾。更に、時間の経過とともにこれらの建築物もまた小建築群に巻き込まれ埋没し、後のデガジュマンの対象となる。

4. デガジュマンによるヘレニズム基盤の再構築

4-1. 計画の理念

(1)問題意識 計画のテキスト分析から、68年計画の問題意識は、(1)過密化した旧市街（700人/ha）において、ヘレニズム時代、イスラーム期いずれもの建築美が埋没している

ことと、(2)キャラバン交易の衰退を背景に、旧市街の流通の拠点としてのハーンが機能不全に陥っていること、の2点に集約される。交通状況が必ずしも唯一の問題として挙げられてはおらず、(1)、(2)を合わせた対応策として交通計画が提案されるという流れとなっている。例えば、(1)から、デガジュマン（後述）と、記念建築への自動車アクセスを提案している。また、(2)から、ハーンへの商品供給は「20 トントラック」の代替²¹⁾による接続道路を提案している。

(2)デガジュマンの解釈と基本方針 具体的な手法として、最も重要な「セクター1」を指定し、以下の4点を挙げている。すなわち、(1)デガジュマン（dégagement）による歴史的遺構の掘り出し、(2)記念建築を包括した計画策定、(3)更なる発掘と、(4)全ての時代の遺構を見ることができるようにするためのイスラーム期のアラブ遺産の保全、である²²⁾。

デガジュマンとは都市計画用語としても考古学用語としても特殊²³⁾であるが、9章は以下の言明から書き起こされる。「歴史的・記念碑的観点においてダマスクスの旧市街は特別な価値があるが、重要なデガジュマンが是非とも必要であり、その理由としては美化、交通、安全そして旧市街外の各地区との連絡など様々である」²⁴⁾。直訳で「清掃」や「救出」を意味し、「発掘」の意味も持つ名詞であり、その動詞形（dégager）は「解放する」「掘り出す」と訳せる。また、哲学者 J.P.サルトルが、現実や社会への関係性を前提とした「参画」を意味する言葉として用いたアンガジュマン（engagement）の対語としても位置づけられている²⁵⁾。すなわち敷衍して言えば、デガジュマンとは、イスラーム期に形成された都市文脈からヘレニズム基盤を解放し抜き出すという意味が込められているといえる。関係性としての都市文脈の存在を認識しつつも、あえてそこから抜き出すとしているのである。ここから見ても、「古代都市の再構築」は、都市文脈の認識が欠落した近代主義者の単なる方便ではなく、それ自体に目的性がある戦略であった事がわかる。

これを受け、「重要な商業インフラは残し、瑣末で価値のない建物を壊す」「全ての記念碑に徒歩100m以内でアクセスできるようにする。ただし、袋小路型駐車場を用いる」とされている。また、ダマスクス城はイスラーム期の遺産でありながらデガジュマンの対象として明示され、城壁の南側に貼りついた商店の取り壊しが提案されている。

(3)具体例「神殿＝モスク」の再構築 再構築のイメージを直接描いているのが、付図 Fig.48「大モスク北面のデガジュマンと空間整備」である（図7）。神殿外壁の内側の、建て詰った箇所ではデガジュマンを実施し、散在する柱を整備し遺構に沿って柱廊化する。サラフッディーン廟とジョクモキヤ・マドラサは保全し、オープン・スペースとする計画である。神殿はヘレニズム基盤であるが、廟とマドラサはイスラーム期の建物である。

図7: 付図 Fig.48「大モスク北面のデガジュマンと空間整備」

4-2. 計画図分析

計画図への理念の反映について、(1)デガジュマンの状況、(2)商業空間への介入状況、の2視点から計画図分析を行う。

分析には、付図 Fig.47「空間整備計画図(aménagement de la ville ancienne)」(図8)の街路線を関連図にプロットした図9及び10を用いる⁽⁶⁰⁾。まず道路網に着目すると、旧市街全体に渡って自動車アクセスを行き渡らせている。図上測量では、道路幅員は概ね10~15mのものが多く、最大で25mに達する。全ての記念碑まで徒歩100mで達するという目標は概ね達成されている。14箇所の袋小路型駐車場(最大1,300㎡)が見られるが、他の道路は全ての出入口に通じており、旧市街を通り抜けることが出来る道路網といえる⁽²⁷⁾。

図8: 付図 Fig.47「空間整備計画図」(街路線強調表示)

(1) デガジュマンの状況 (図9)

ヘレニズム基盤上に計画図の街路線をプロットして得た図9から、デガジュマンを意図する計画内容を抽出する。記述に対応する主要な道路等をゴシック数字で図中に示す。

・**神殿遺構**: 神殿北面と東面の外壁部分が開削され直線道路①とされている。沿道の所々に描かれた柱廊は神殿境界の再構築を示している。沿道駐車場はサラーフディーン廟の公園等外壁以降に接続するものがみられる。神殿東門(ジルウン門)とアゴラを結ぶギシリア時代の都市軸②は広幅員で計画されている。西面外壁にあたる西門においては、モスク入口までの一帯が開削によってオープン・スペース③とされており、店舗群に埋もれた西門の柱廊がベディメント、梁と合わせておおがかりに再構築される。南面外壁部分では道路は計画されておらず、現行都市文脈の保全の方針と整合する。全体として、神殿の遺構は、開削によってヘレニズム時代の外壁と敷地、周辺道路を浮き上がらせ、それらの境界上に点在する柱廊によってこれを復元している。

・**アゴラ**: アゴラの北と東の敷地境界線をなぞった開削道路④が計画されている。アゴラの旧敷地部分は稠密な市街化が進んでおり、これ以外の再構築の意図は読み取れない。

・**「まっすぐな道」**: 凱旋門からシャルキー門にかけ道路⑤が計画されている。これは街路拡幅によると見られる(後述)。凱旋門のある十字路⑥では南北方向の柱廊も再構築される。

・**ローマ劇場**: 半円形の敷地は、屋内に劇場のアーチが残存しているアカード邸⁽²⁸⁾を残してデガジュマンを実施し、袋小路型駐車場⑦を含むオープン・スペースとしている。

・**ダマスクス城**: 南側の城壁に沿った砦の狭間で実施され城

壁が可視化され、北側はオープン・スペースとされる⑧。

このようにヘレニズム基盤のデガジュマンは、神殿や列柱道路の特徴と道路計画との兼ね合いで計画されている。

(2) 商業空間への介入状況 (図10)

既存商業空間上に計画図街路線をプロットして得た図10から、商業空間介入を意図する計画内容を抽出する。関連文献には、「21件のハーンを空洞化させず、博物館にしないためには、活用しなければならない。そのためにラクダを用いた隊商を、20トントラックに代替させる」という趣旨の解説が見られる⁽²⁹⁾。ハーン、スークへの接続状況を中心に、前項同様ゴシック数字を図10に示しつつ記述する。

ハーンの多くは集中しており(前掲図6)、西側のハリカ地区の既存の広幅員道路から袋小路型駐車場①によってアクセスを計画している。20トントラックが入るとすればここである。スーク・ハミディーエもハリカ地区の道路と接続しているが、袋小路型駐車場二つ②が南北に近接配置されている。スーク・ミドハトパシャにおいては、100mほど南に並走して東西方向の道路③が計画されており、両通りの中間にある円形劇場跡を活用した袋小路型駐車場④を配置している。更に、東部のキリスト教徒地区を南北に縦断するトゥーマ門通りのスークに並走する道路⑤が「まっすぐな道」から派生して計画されている。

スークと並走する道路計画には、既存の商業空間への直接介入を回避し保全する意図が窺える。また、旧市街内に侵入する道路の侵入口は7箇所存在し、その全てが城門と近接しているが、いずれも城門自体は歩行者の出入り口として保全され存続する形となっている。

一方で、スークをそのまま自動車道路として見られる箇所も多い。例えば、「まっすぐな道」においては、スーク・ミドハトパシャが途切れる凱旋門付近から道路⑥とされシャルキー門まで至る。南部のアミン通りのスークも道路⑦とされている。幅員がある程度広ければ、拡幅、沿道建物を壊すことなく道路化は物理的には可能であるが、歩行者の買い物空間としての特徴は変質を余儀なくされよう。

神殿東門からアゴラまでの直線道路はヘレニズム時代の都市軸であり、今日ではカイマリヤ通りと呼ばれるスークとなっている。この計画道路⑧の幅員は最大の25mであり拡幅と見られるが、沿道店舗は全滅する。また、並走道路の多くは新規の開削道路である。ミドハトパシャ・スークを横切る形で北進する道路⑨、大モスク北のアマラ・スークを横切る神殿北面の道路⑩の計画が見られる。

総じて、エコシャールが説明する「重要な商業インフラは残し、瑣末で価値のない建物を壊す」という方針を大きく逸脱した破壊をもたらしている。この点においてはユネスコの批判の喫緊性と適切性が改めて確認できる。

4-3. 「進化的計画論」との関連

以上が注釈による68年計画の全体像である。ヘレニズム基盤の再構築と、商業への道路接続を確かに計画しえた一方で、それ自体完結的な道路ネットワークを構成した結果、都市文脈も大きく損なうこととなっていることが指摘できる。

図9: デガジュマンによるヘレニズム基盤の再構築状況

神殿やアゴラ等の記念碑的施設の跡地、また今日でも残るグリッド状街路が、発掘と、道路、駐車場、広場等の導入により、都市空間上に再現されることを狙っている。但し再現の対象には北西のダマスカス城等、イスラーム期の記念碑的建築物も含まれる。

図10: 商業空間への介入状況

イスラーム期以降の増改築によって形成され過密化してきた市街地の、特に商業空間(ハーン群およびスーク)に対する道路計画のアクセス効果と問題点を示す。スークを道路と指定している箇所、都市文脈を切断している箇所、25mを超えて拡張される箇所等が問題点である。

ここから、68年計画について言うことは何であろうか？一つは、これまでの批判との関連である。もし交通計画が最優先の命題であったなら、ヘレニズム基盤などには頓着せず、かえって良質な道路計画を立て得たのではないか、という疑問である。自らも継承してきた考古学事業の重みと、自動車という時代の要請との板ばさみとなる形で性急な計画となったというのが実情ではないだろうか。

「古代都市の再構築」というアイデア自体は、方便で済ませるべきだろうか？筆者はここで、エコシャール・番匠谷に共通の計画論であった「進化型計画論」との関連を示唆しておきたい。「進化型計画論」は、ATBATにおいてエコシャール、番匠谷を含む多くの計画家の国際交流活動において生み出された、地域の固有性を生かした計画論である²⁶⁾²⁷⁾。日本では清家清の計画論にも遡る、家族状況に応じて躯体の中身を拡充させ、また縮減させるというアイデアである。ヘレニズム基盤を躯体と見なせば、イスラム期の空間変容はまさに住民による増築である。行き過ぎた過密化への一つの解として、躯体を維持したまま中身を縮減する。同時に、基盤の輪郭を明確にすることで、後年のイスラム的空間と共存させ、その進化の歴史、すなわち重層的な空間の成り立ちを住民に伝える計画とする、それが「古代都市の再構築」の核心だったのではないかと考えられるのである。

5. 事業の進展と「古典古代の道」

今日の旧市街の至るところで、「古代都市の再構築」を想起させる事業が実施されている。戦時下の調査の限界もあり、本章で観察等に基づき補足的にレビューしておきたい。

5-1. 観察に基づくレビュー

神殿外壁の西大門は、店舗が取り壊されペディメントを頂点とする姿を見ることができ顕著な例である（図11）。事業詳細は不明であるが、1973年に撮影された大門（図12）には、今だに柱廊の間の店舗が存在しており、それ以降から現在までに何らかの判断で実施されたと見られる³⁰⁾。

また、内戦前にEUが実施していたMAMプログラム³¹⁾で、「まっすぐな道」の空間整備としてミドハトパシャ・スークのファサードの改善や、スークへの交通規制が実施されていた²⁴⁾。スークの入口には付近で出土した円柱が2本建てられ、これが交通規制の門の役割を果たしていた（図13）。この他、歩道に沿って柱や柱の土台が装飾的に設置されているのも観察された。更に、2018年撮影の写真からは、「大モスク北面のデガジュマン」の成果として、手前の柱廊とこれに接するマドラサ、奥の廟が確認できる（図14）。

図11: 神殿外壁の西大門(現代) 図12: 1973年の柱廊(撮影: 奥井正雄)

図13: スーク入口の従前・従後 図14: 大モスク北面(撮影: 常木晃)

5-2. 観光ルート「古典古代の道」のレビュー

MAMの事業には、旧市街の観光ルートの提案³²⁾も存在した。6つのルートのうち、「古典古代の道」は、まさに「古代都市の再構築」コンセプトを観光ルートとして再現したものといえ、その内容を確認する（図15）。

図15: 「古典古代の道」全体図

「古典古代の道」は、ローマ起源のトゥーマ門から入ってアゴラを抜け、埋没した柱廊を見ながら神殿に達する。神殿の外壁を半周した後、ウマイヤ・モスクの柱廊やモザイク画を見て「まっすぐな道」に入り、円形劇場、凱旋門を経てシャルキー門から出る。すなわち、エコシャールの構想「古代都市の再構築」は、現代の観光的視点からも評価しうる重要な試みであったことがわかる。

6. 結論

ユネスコの批判は近代主義に基づく道路計画に対する時代的なものだったとしても、（その後の内戦の背景にも関わるといえる）政治的・文化的価値観に踏み込んだ議論には到達していなかった。68年計画には都市文脈の萌芽的認識も見られたが、決定的な問題は道路計画が強すぎたことであった。その点では保全と近代化のバランスの問題であり、ユネスコの議論が画期的だったとは考えにくい。

「古代都市の再構築」というアイデアは、それ自体が否定されたのではなく、むしろ多様な時代の歴史をロマン的に想起させる、その意味で進化型計画論の発露であった可能性が考えられる。20トントラックは論外としても、歩車共存/分離や規制等の交通計画手法や、観光政策をとりいれながら、技術論的に再検討される余地はあり、実際のところ徐々に実現されつつあるのが現状とも思われる。考古学的に正当な監修と、歴史認識、住民アイデンティティを踏まえた空間利用を技術的に検討していくことが大切であろう。

【謝辞】本研究は、科研費新学術領域研究「西アジア地域の都市空間の重層性に関する計画論的研究」(18H05449)及び基盤C「日本の貢献を踏まえた中東・北アフリカ地域の都市計画史―イスラム都市論を越えて」(18K04530)に基づき実施されました。

【註】

- (1) エコシャールは、パリのボザールの建築学部を卒業し、直後から委任統治領シリアで調査研究活動を開始し、1935年にアゼム宮殿を題材とした最初の論文を発表した。ルネ・ダンジェ(1872-1954)の下で都市計画の策定に参画する一方で、4歳年長のソヴァジェと共に考古学的調査にも従事しており、その業績は建築・都市計画・考古学の3分野に渡るとされている(文献9)。ヘレニズム期ダマスカスの考古学的研究は、20世紀初頭よりドイツとフランスの研究者によってリードされ、ソヴァジェが集大成した。ソヴァジェはコレージュ・ド・フランスの教授に就任したが49歳で病死した(文献10)、その研究活動と文化行政事業がエコシャールに引き継がれている。一方で、エコシャールはCIAMの賛同者としても広く知られ、ル・コルビュジエを中心とするアメリカ旅行(1945-46)では、歴史的遺跡より注目した報告書を書いている(文献24)。
- (2) 68年計画において旧市街は拡張都市の核として位置づけられ、保全を前提としながらも交通網の基点の一つとして位置づけられていた。また、以後の日本の一連の国際協力事業は本計画を基軸として行われてきた(文献25)。
- (3) ユネスコの調査員であったBianca(文献2)に代表されるが、他の多くの既往研究はCIAM=破壊的という単純な図式に基づいており、入念に検討されたものは見られず、Kallaa(文献9)はテキスト執筆者を番匠谷としているが根拠不明である。
- (4) 本研究はあくまで現代都市計画の視点から行われるものであり、一次資料として計画関連図書を主たる分析対象とするが、19世紀までの都市史については既往研究に依拠し、新規の知見をもたらすものではない。複雑で専門知識多岐に渡るダマスカスの旧市街を扱った、都市計画の評価のための基礎情報の提供を狙いとする。
- (5) 以下原文を示す。All in all, it can be said that this Masterplan, if fully executed, would probably have destroyed the character and the unity of the walled city. The planners' attitude was based on European concepts of "mise en valeur" which are opposed to the structuring principles of Arab Islamic cities. Here, architectural consistency depends on the integrity of the urban context, and does therefore not allow for the isolation of individual buildings. The somewhat romantic attitude towards the archeological vestiges of the Roman street network combined with the idea of making it a tool for the introduction of modern vehicular traffic led the planners to disregard the essential values of the living historic city.
- (6) 本報告書で用いられる用語は「都市文脈」であるが、ヨーロッパでは60年代以降、「都市組織(urban tissue)」が用いられてきた。本稿では関連文献である本報告書への対応として「都市文脈」を用いるが、開削や再開発の対象となる古い市街地組織「都市組織」と意味上は区別せず用いる。
- (7) 更に、旧市街における過度の開発圧迫は、植民地時代の凍結保存にも通じ、ついにはいわゆる「イスラム都市計画」の態度とも繋がる。
- (8) 本稿で言及するギリシア、ローマ、イスラムそれぞれの都市の原理とは、いずれも分析概念であって、よりミクロな視点で実態を追求すれば、多くの既往研究が示してきた通り、歴史的事実としても実際の空間形成においても、固有の様相が見出される。
- (9) 元来メソポタミア(メソポタミア)における嵐と慈雨の神を奉じていたが、ギリシア時代にはゼウス、ローマ時代にはジュピター(ゼウスに相当)を奉じる多神教の神様となった。ヨハネはイエスの先駆者と位置づけられる聖人(紀元前6年から前2年頃、-36年頃)。
- (10) 以下原文。Il renferme des vestiges et des monuments de toutes époques, grecque, romaine, byzantine, ayyoubide, mamelouk et turque; Un petit détail donnera l'importance historique de cet emplacement. En consolidant les fondations du Palais Azem (18^{ème} Siècle), j'ai découvert un bassin en mosaïques de pâte de verre appartenant au Palais de Tenziz (14^{ème} siècle), situé sous ce palais Azem. Si j'avais continué les fouilles, je savais par les textes que l'on serait tombé sur le KASR et KHADRA (le château vert), palais du Calif Moavia que l'on savait être construit au Sud de la Grande Mosquée et communiquant avec elle; si l'on avait encore continué, on savait que l'on serait tombé sur le mur d'enceinte Sud du Temple Antique et peut être, plus profondément encore, sur des constructions des rois de DAMAS de l'époque Biblique.
- (11) Burns(文献3)はソヴァジェの研究を基礎としつつも相対化する視点を持ち、最新の研究の動向をレビューしており膨大な既往研究をまとめて通史としている。
- (12) イタリアの画家で建築家ピエトロ・ダ・コルトーナ(1596-1669)の作品(1631)。
- (13) 例えば、同じくローマ時代で繁栄したシリアの都市でありながら今日では遺跡となっているアパミアにおいては、カストが全長1.85キロに渡って存在した。その幅員は33m、コリント式の円柱は1200本に渡るとされる。文献19)。
- (14) ソヴァジェは模式図という性格から変化に関わる具体的な年代を示してはいないが、イスラム初期にあたる7世紀以降しばらくはローマ時代の都市計画技術がそのまま用いられていた。例えばレバノンの世界遺産アンジャールは8世紀に建設されたが、その遺跡の特徴はほぼ完全にローマ的なものである。
- (15) イスラムに則り、売り上げの一部を寄付することで貸し出される店舗。
- (16) 写真家Felix Bonfils(1831-85)が1870年頃に撮影したとされる。フランス文化省のデータベースより閲覧可。http://www2.culture.gouv.fr/public/mistral/memsnn_fr
- (17) 劇場の遺構がやがて宅地とされ今日も残存し、街路跡もその名残を残すという事例は旧ローマ帝国地域一帯で広く存在しており、その類例とも位置づけられる。
- (18) アブドゥルハミド一世(在位1773-1789)の治世に整備された。
- (19) ミッドト憲法で知られるミッドト・パシヤによって整備された。
- (20) 例えば、アゼム宮殿は18世紀の邸宅であるが、神殿の外壁南面上に建設されており、上述のようにエコシャールが発掘調査をしている。
- (21) 「我々は20トントラックが旧市街を巡回することを認めるべきだろうか?あるいは、ハーンが滅びるのに任せるのだろうか? (Veut on laisser les camions de 20 tonnes circuler dans la ville antique ou veut on laisser mourir les Khans ?)」。
- (22) 以下仏原文(抜粋)を示す。Le premier secteur devra être organisé <中略> de telle manière qu'ils permettent soit le dégagement, soit la compréhension du plan d'un monuments, soit encore qu'ils réservent la possibilité de fouilles de monuments dont on imagine les contours. A ces principes généraux, il faut encore ajouter celui de ne dégager les monuments arabes que

sur la face prévue de tous temps pour être vue.

- (23) 考古学的「発掘」を意味する仏語は一般に fouille, déterrement, exhumation 等。
- (24) 以下原文。Au point de vue historique et monumental, les quartiers anciens de Damas ont un intérêt inégal, mais partout des dégagement importants s'imposent pour différentes raisons d'embellissement, de circulation, de sécurité et de liaisons avec le reste de la ville.
- (25) 例えばレヴィナスは、サルトルのアンガジュマンへの対抗を念頭とし、芸術の完成とはデガジェ(現実の解明)であり、それが「古典」であるための条件だとしている。
- (26) 文献8(A.4.4.註記)は、ヘレニズム基礎および商業空間を克明に示す図を掲載している。それぞれに、空間整備計画の街路線をプロットし、図9及び図10を得た。
- (27) 図8中、西端に見えるハリーカ(炎)地帯は、1925年のフランスによる爆撃によって炎上・倒壊し、復興整備されたエリアであり、ヘレニズム基礎との直接の関係はない。
- (28) 2000年にデナムーク研究センターが入驻した。
- (29) 以下原文。Que faire? Doit-on abandonner ce centre commercial et en reconstruire un dans la zone d'extension moderne de la ville? Cette solution permettrait de dégager les 21 caravansérails et de les transformer en musées. La chose est impossible. Toutes les enquêtes nous ont montré l'importance du commerce à cet emplacement et la nécessité de l'y garder. Aucun gouvernement de plus ne pourra entretenir ces 21 caravansérails qui alors seront voués à la destruction. Doit-on conserver ce centre dans son état et son fonctionnement actuel? Non, les caravanes se sont muées en camion de 20 tonnes qui obstruent totalement les petites voies et rendent chaque jour plus impossible la circulation mécanique et piétonnière.
- (30) 本事業についてはユネスコも観光的地域から意義を認めている。文献1)、p.20
- (31) MAM(Municipal Administration Modernisation)https://ec.europa.eu/europeaid/municipal-administration-modernisation-mam-programme_en
- (32) 2010年時点においてアラビア語・英語・仏語版が頒布され、JICAにより日本語版が作成中であったもので、「スピリチュアル・ダマスカス」「伝統的スークの道」「古典古代の道」「手工芸品ルート」「旧市街ハイル」「旧市街の基本(短時間ルート)」6つのテーマに基づくルートが構成されている。

【文献】

- 1) Bianca, A. Stefano et al. *The Conservation of the Old City of Damascus*, Syrian Arab Republic, UNESCO, 1987.
- 2) Bianca, A. Stefano. *Urban form in the Arab world : past and present*. London: Thames & Hudson, 2000.
- 3) Burns, Ross. *Damascus : a history*. London : Routledge, 2005.
- 4) Burns, Ross. *The Monuments of Syria A Guide*, I.B.Tauris, 2009.
- 5) David, Jean-Claude, The Domestic Heritage : Public or Private Heritage? The case of Aleppo. In Rami Daher and Irene Maffi (ed.) *The Politics and Practices of Cultural Heritage in the Middle East: Positioning the Material Past in Contemporary Societies*, Tauris Academic Studies, 2014, : 221-232.
- 6) Ecochard, Michel and Banshoya, Gyoji. "Syrie Plan directeur de la ville de Damas." *Architecture : Formes et Fonctions* 13(1967) : 214-217.
- 7) Ecochard, Michel and Banshoya, Gyoji et al., *Plan Directeur pour l'Aménagement de la ville de Damas et sa Région: Rapport Justificatif*, Damas : République Syrienne, 1968.
- 8) Ecochard, Michel and Banshoya, Gyoji. "Rénovation du centre de Damas." *L'Architecture d'Aujourd'hui* 169(1973) : 54-57.
- 9) Ecochard, Michel. *Revue des Etudes Islamiques*, LIII, Fascicule 1, 1985.
- 10) Florence E. Day, Jean Sauvaget (1901-1950), *Ars Orientalis*, vol.1(1954) : 259-262.
- 11) Kallaa, Mohamed-Amer. *Damas et le temps d'Ecochard : Les temps de l'urbanisme: enquête d'histoire orale*. Doctorat diss., Institut Français d'Urbanisme, 1993.
- 12) MAM, *Visitor Routes in Old City of Damascus*, circa 2008.
- 13) Matsubara, Kosuke. Gyoji Banshoya (1930-1998): a Japanese planner devoted to historic cities in the Middle East and North Africa, *Planning Perspectives*, 31-3(2016): 391-423.
- 14) Pierre Merlin et Francoise Choay(ed.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, 1988.
- 15) Sauvaget, Jean. "Le plan de Laodicee-sur mer", *Bulletin d'etudes orientales*, IV, 1935.
- 16) Verdeil, Eric. "Michel Ecochard in Lebanon and Syria (1956-1968). The spread of Modernism, the Building of the Independent States and the Rise of Local professionals of planning." *Planning Perspectives*, 27-2(2012) : 243-260.
- 17) 伊藤香織・曲淵英邦「ダマスカス旧市街における建築物規模の構成と分布」日本都市計画学会学術研究論文集, 37, pp.91-96.
- 18) 新井勇治「ダマスカス 消滅しつつある世界最古の現存する都市」松原康介(編著)『地中海を旅する 62 章 歴史と文化の都市探訪』明石書店, 2019, pp.300-304.
- 19) 神谷武夫「イスラム建築 その魅力と特質」私家版, 2014.
- 20) 黒田美代子「商人たちの共和国-世界最古のスーク、アレクサンドリア」1995.
- 21) 高根沢均「アバマ 列柱道路を歩いた日」松原前掲書, pp.307-311.
- 22) E.レヴィナス(合田正人他訳)『歴史の不測』法政大学出版局, 1997年
- 23) 番匠谷亮二「シリアにおける都市の形成」建築雑誌, 1977年6月号, pp.29-32.
- 24) 松原康介「ダマスカス、カスル・ル・ハッジャージュ通りの原状復旧型ファサード改善に関する研究」都市計画論文集, 46-3, pp.691-696, 2011.
- 25) 松原康介「継続的な国際協力に基づく途上国の都市計画技術協力史 -シリア国ダマスカスの事例から-」都市計画論文集, 47-3, pp.673-678, 2012.
- 26) 松原康介「国際交流組織 ATBAT の結成と変容」日本建築学会計画系論文集, 82-742, pp.3239-3249, 2017.
- 27) 松原康介「戦後仏語圏における「最大多数のための住まい」から「進化した住宅」への展開」日本建築学会計画系論文集, 84-760, pp.1473-1483, 2019.