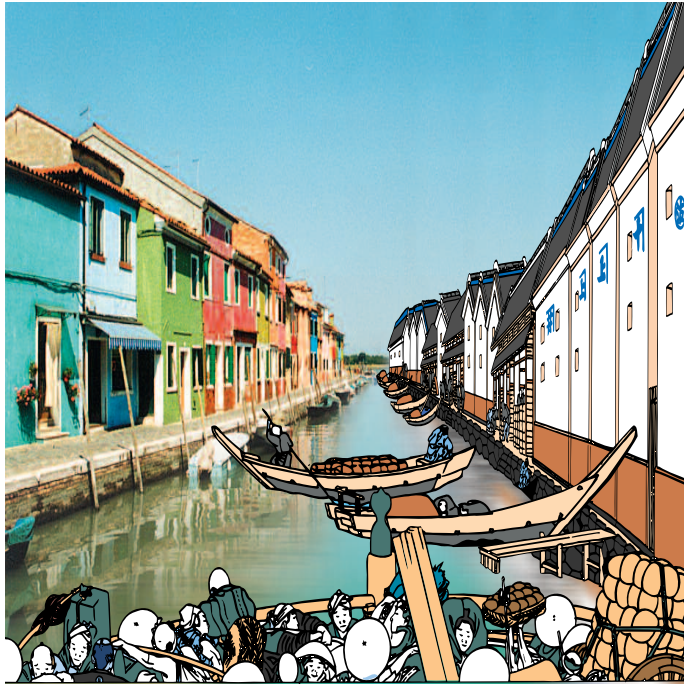


# 水の文化



「水の文化」

平成13年6月

第8号

## CONTENTS

第一回 水の文化楽習実践取材

**こどもが動くと、地域もうごく** ..... 2

～岡山県 旭川流域ネットワーク～



運ぼう！建てよう！旭川源流の碑活動。土手沿いに「源流の碑」を運ぶこどもたち

**空間と水の文化** ..... 7

～未来を創るために歴史を活かす知恵～

『舟運を通して都市の水の文化を探る』について

interview 法政大学教授 陣内 秀信 氏

**舟運を通して都市の水の文化を探る ヨーロッパ編** ..... 14

ヴェネツィアとアムステルダム 水が彩る交易都市

法政大学教授 陣内 秀信 氏

岡本哲志都市建築研究所代表 岡本 哲志 氏



運河に沿って道路が備えられた、アムステルダムの典型的な水辺の風景

## 第一回 水の文化楽習 実践取材

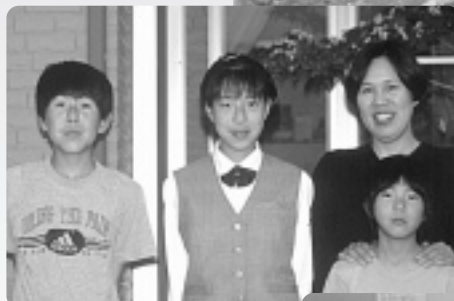
# こどもが動くと 地域もうごく

～ 岡山県 旭川流域ネットワーク ～

水の文化楽習とは、「人と水とのつきあいかたを楽しく伝えていこう」というさまざまな活動です。今回から、そうした「水の文化楽習」の各地の実践活動を紹介して参ります。第1回目は「川」を題材とした楽習です。

川の上流から切り出した原木に『源流の碑』と銘を入れ、それをこどもたちや地域の大人たちが河口から中流、上流へと駆伝方式で源流まで運び、そこで碑を建立。こんな“上下流間交流”を行っているという団

体があります。まさに楽しい水の文化楽習イベントで、すでに今年で4回目。1回のイベントで、のべ千数百名の方が関わるまでになっています。なぜここまで活動が広がったのか、その秘訣をご紹介します。



鹿島さん一家 桐子さん(中)  
龍一君(左) 園子さん(右)



旭川流域ネットワ  
ーク事務局・国土交  
通省岡山河川工事事  
務所 竹原和夫氏



旭川流域ネットワ  
ーク下流域世話人・  
岡山市役所環境局環  
境保全部 友延栄一  
氏



岡山市立平福小学校環境教育部の先生方 右より三宅貴久子、東宏明、樋口宏治、上田孝人の各先生  
当初「寛宏治氏」と記しましたのは「樋口宏治氏」の誤りです。ご本人および関係者の皆様に深く  
お詫びいたし、訂正させていただきます。





源流の碑は、リヤカーに乗せて運ばれる。のぼりを立て、いざ、出発。



## 旭川上流-下流 交流プログラム 源流の碑



プログラム終了後につくられる、源流の碑パンフレット。各地点の写真が掲載され、参加者の一体感を醸成する役割をはたしている。

バトンタッチ地点での受け渡し式。合宿で日頃の研究成果を発表。



### 岡山県旭川、「源流の碑」

一九九七年、旭川に関わるさまざまな団体と建設省（当時）岡山河川工事事務所で見え交換が行われた。その席で「旭川をもっときれいで、よい川にするために、多くの人に、川への関心をもってもらいたい」との意見が数多く出された。そこで、上流で切り出した原木で作った「源流の碑」を、河口からリヤカーで川上村上徳山まで一四〇キロの行程を五日かけて運ぶイベントが企画された。以降この活動は旭川の各支流の「源流の碑」を運ぶ催しとして毎年続き、今年には美甘村の鉄山川上流に建てられた。

方々、地域の人々が一緒に運ぶのだ。次の区間への引き渡しポイントでは、引き渡し式の後、川遊びをしたり、交流会が開かれたりイベントが盛りだくさん。上流、下流の子ども達の合同合宿が行われ、日頃、川について調べてきたことの発表会が行われたり、川遊びの講習会を受けたりするところもある。

### 楽しく水の文化を掘り起こし 継承していく仕組み

国土交通省岡山河川工事事務所・旭川流域ネットワーク（ARINET）事務局の竹原和夫さんは言う。

「子どもたちは、自分が住んでいる地域をよく知らない。それは、下流でも上流でも同じ」「川というのは、暮らしに必要な水が、すぐ近くで目で見ることのできる循環路。これを題材に、どのように水の大切さ、地域のことを知ってもらうかが重要」。

この点から見ると、河口から上流まで地域ぐるみで木を運ぶという「源流の碑」という活動は、たいへんに工夫がこらされていることがわかる。それは、幾重にも交わりが作られていることだ。上流と下流、こどもとおとな、今と昔、学校の勉強と地域学習、日常とお祭り（非日常）、自分の目と社会のまなざし……。

この幾重の交わりの中での一人一人の体験が、川のもついろいろな意味を気づかせ、水の文化を掘り起こし、継承していくことにつながっていくのだ。「源流の碑」活動とは、たいへんよく考え抜かれた仕組みと言えそうだ。



源流の碑が到着、碑を建立。取材陣のカメラも見える。

学齢前の子どもたちから、おとしよりまで、一緒に最終イベント、碑建立記念写真。



## 河口から源流へ



下流を船で運ばれる源流の碑



瀬戸内海

## こどもの一言が出発点だった



鹿島桐子さん  
三宅貴久子先生



では、「源流の碑」の活動が、どうしてここまで広がったのだろうか。この秘訣は一言で言うならば「こどもが面白いことを、おとなも同じ目線で面白い」という気持ちにあった。

そもそも、「源流の碑」の活動のきっかけをつくったのは、旭川河口に近い岡山市立平福小学校で、当時六年生だった鹿島桐子さんの一言だった。

「自分の町を流れる川を何か学びたい。」桐子さんは、休日に家族で川上村の水源を訪れた。川上村役場の人に道を尋ね、やっと辿り着いた水源。そこは、今まで見も知らない世界だった。

すごい。感動。  
早速学校に戻った桐子さんは担任の三宅貴久子先生に、「もっと川を知りたい。」友達にも「すごかったよ。何かしようよ。」三宅先生は、とりあえず「上流の人への作文を書こうか」と行動を起こし始めた。

一方、もう一つのネットワークが、桐子さんと三宅先生につながりつつあった。川上村役場から ARNET 事務局の竹原さんに、「熱心な子が来たよ」と連絡が入ったのだ。実はこの村役場の方は、竹原さんが世話人をしている「岡山おも

しる倶楽部」のメンバーで、情報がすぐに飛んできたのだ。

上下流交流で何かおもしろい試みはできないだろうかと考えていた竹原さんは早速桐子さんと三宅先生に連絡をとった。そして、上流で切り出した木を河口から「源流の碑」として運んだら面白いというアイデアが、桐子さんと三宅先生との間で生まれた。

さらに、ARNETで今は下流域の世話人を務めている友延栄一さん（岡山市役所環境局環境保全部）が、「リヤカーで運んだら、面白い」と発案し、「源流の碑」活動の具体的なプランが生まれたのである。

興味深いのは、こどものちょっとした気づきや意見を、おとなの側がフットワークよくすくいあげている点だ。桐子さんの感動も、そもそも担任の先生が聞き流してしまえばそこで途切れてしまうし、川上村役場からの連絡が入らなかつたら、そして、竹原さんがネットワークの役割を日頃から果たしていなければ、「源流の碑」活動は生まれなかつた。四人それぞれが、自らができる橋渡しの役割をきちんと果たしていることが、予期せぬひろがりやを導く条件でもあるのだ。



インターネットを利用した学習を説明する東宏明先生。この大きな画面に上流4校の子どもたちの顔が映り同時討議をしたり、お互いの調査研究結果を交換する。





子どもからのメッセージを受け止めるチャンスは、日常の中にたくさんある。

## 総合学習としての

### 水の楽習プログラム

それでは、「源流の碑」活動を小学校の総合教育の現場では、どのように活用しているのだろうか。

現在、平福小学校の総合教育では、「生活」「生命」「国際理解」「環境」の四つの領域を定め、上下流交流・源流の碑活動を「環境」領域の一つの活動プログラムとして小学校五年～六年で行っている。流域の四小学校をインターネットで結び、それぞれ意見交換をしたり、調べたことの発表をしたりしている。ネット上だけではなく実際に顔を合わせるオフ会も年一回実施している。もちろん、源流の碑活動にも参加し交流を深めている。



平福小学校の子どもたちがパソコンを使って作った絵本「水の旅」。

平福小学校の活動は、次のHPで見ることが出来る。

http://www1.harenet.ne.jp/hirafuku/

平福小学校のパソコン教室。ここで「水の旅」が生まれた。



環境を担当する東宏明、三宅貴久子、樋口宏治、上田孝人の四先生が口を揃えるのは、「子どもたちは水について、『飲みたい』『泳ぎたい』『遊びたい』この三つを無条件に面白がる」ということだ。

例えば、自分たちで川の水质を測り、ドラム缶で浄水器を作ってみたり（結局飲むことができなかった）、川に実際に入ってみる。さらに、旭川の各地点に生息する魚を調べ、その結果をパソコン上の地図に書き入れていく。同じように、鳥や、昆虫の情報なども重ねていく。

ある時、河口で鳶が飛んでいることがわかった。なぜだろう。地図と照らし合わせると、近くには魚市場があり、そして道路が折れ曲がっている。魚を運んだトラックが、カーブした時に落とした魚を食べ

ていたのだ。そんなことが分かったこともある。

このように、活動現場では地図の活用が上手にすすんできている。観測・調査された事実を書き込んで重ねていくことで、いままです断片的にしかいだかれていなかった地域イメージが、こどもたちの頭の中で形づくられてくる。

竹原さんは、昭和二十年代や明治初年の岡山市内の地図を使って、こどもたちに話をした。

「今ここにある平福小学校は、昔は海だったんだよ。」

そして、旭川沿いにある岡山城が、なぜそこに建てられたのか。旭川下流から分岐し、放水路の役割を果たしている百間川が、なぜ生まれたのか。高瀬船がど

## 川に学ぶ体験活動協議会

こどもたちにできるだけ川に親しんでもらいたい。しかし、川での安全確保の知識が必要なことも事実。特に、今の三十歳代以下はプール世代で、川遊びの経験のない人も多い。そこで、川での体験活動を支援するために、保険の整備や情報・機材の提供、情報交換の場の提供を目的に、NPO法人や市民団体によって昨年設立された団体が「川に学ぶ体験活動協議会」だ。(財)河川環境管理財団などが協力団体として名を連ねており、AR-NETも会員団体の一つとなっている。

ホームページ：http://kasen.circle.ne.jp/

これまで遡航し、どんな役割を果たしていたのか。地図情報を、歴史と暮らしに結びつけ解説する。こどもたちは知らず知らずの内に、自分なりの水との関わり方に気づかされるのだ。

竹原さんは教育委員会の総合学習の検討委員でもある。彼は「総合学習とは自分で調べ、考え、伝える能力を養うこと。当然、こどもの興味はそれぞれ違う。教師がそれらすべてには対応できない。生徒から『なぜ?』と問われた時に、『私もわからない。だから一緒に調べよう』と堂々とと言えるかどうかのポイント」と断言する。

おそらく、鹿島桐子さんからいろいろな問いかけを受けた三宅先生も、そうであったのだろうか。

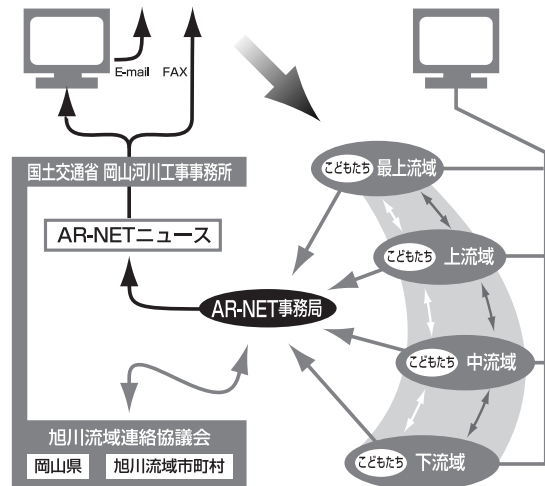
## 旭川流域ネットワークの概要イメージ

ネットワーク構成団体の活動状況、河川に関する様々な情報を発信。

インターネット上に設けた会議室にて意見交換等が行われる。

AR-NETニュースの配信

インターネット会議



行政との意見交換、連携

より川づくりを進めるために、行政との意見交換をし、必要な提案を行う。



学習・行事・会合

- 「旭川源流の碑建立」等、ネットワーク構成団体が一体となって、流域全体に関わる行事を実施。
- ふるさとや、川に関する学習を通じたこどもたちの交流を支援。
- 旭川流域交流シンポジウム、構成団体の活動報告会、講師を招いての勉強会、意見交換会の開催。

こどもたちや市民が自由に利用している旭川流域ネットワークの資料室。

## 「旭川流域ネットワーク(AR-NET)」

1997年に河川法が改正され、河川管理の目的に「環境」が加わったことから、行政と旭川に関わる上流から下流の様々な団体との意見交換会が開かれた。そこで、川に対する率直な要望が交わされたことが契機となって生まれたのが「旭川流域ネットワーク」である。行政との意見交換・連携、こどもたちとの交流学习、勉強会・シンポジウム等の開催を行っている。最上流域、上流域、中流域、下流域の4エリアに代表世話人と世話人(各市町村に1名)を設け、この4エリアが緊密に連絡を取り合っている。加入団体は、商工会、漁協、林業関係団体、自然愛好団体、高齢者団体、学校、など78団体(2001.4.16現在)で、くらしに近い団体が網羅されていることに驚かされる。



旭川流域ネットワーク事務局・国土交通省岡山河川工事事務所 竹原和夫氏

このネットワークは、旭川に関わる団体をまとめる単なる組織ではない。川に対する関わり方は、居住地域、職業などによりことになってくる。川に関する見方や要望も千差万別で当然だ。しかし川を愛する気持ちは共通している。だから、AR-NETには、全体の代表を設けていない(対外的な申請業務などで必要な時に、代表世話人をおいている)。できるだけ組織をフラットにして、多様な人に関わってもらおうとしているのである。

ただどうしても必要となるのが活動拠点となる事務局だ。この役割を果たしているのが国土交通省岡山河川工事事務所の竹原和夫氏だ。さまざまな人々を仲介して結びつける“ネットワーカー”の役割を果たしている。今、工事事務所の一角は、AR-NET等の市民の方々のワーキングスペースとなり、関係資料・図書、インターネットアクセス・コンテンツ制作環境が整備されている。ここを拠点に、毎週ニュースレターがFAXとPDFファイルで発信されている。

四年前に上下流交流活動を始めた時、前例のない試みに、教師や保護者にはとまどいもあつたであろう。先生方に「なぜここまで活動が活発になったのですか」と質問すると、「とにかく三宅先生が面白がって熱心だったから」。そのうちに、こどもたちが面白がり、他のクラスの子も面白がらうやましがり、保護者の理解が生まれてきた。新聞などで取りあげられれば、近所の評判にもなり、こどもたちに誇りが生まれてくる。そしてここまで広がった。

桐子さんのお母さんの園子さんも、最初はとまどった。夏休みになっても、桐子さんが学校に行きたきりなかなか帰ってこない。先生と一緒に上流の生徒へのメッセージをパソコンで作ったり、川のことを興味深く調べていたり、楽しくしようがなかったのだ。園子さんは「本来の勉強はどうなるのだろう」と不安ももった。そこで、学校にだけ、授業を見て、三宅先生ともよく話し合った。

今、桐子さんは高校一年生。「ものおじしないし、自分の考えをはっきりと伝えることができる」「あの時の取り組みは正しかった」と園子さんは明確に評価する。

桐子さんの弟、龍一君は現在中学一年。小学校五年の時に、学校から「帰ってこなくなった(笑)」。近くを探してみると、田んぼの脇に、どこかで見た手提げ袋が転がっている。見ると、龍一君がいろいろな魚を捕まえ、それを調べていたのだ。現在、龍一君は旭川の「お魚博士」。その体験が、今、小学校の後輩に受け継がれている。

## 旭川流域ネットワークに見る水の文化楽習のポイント

1. 川での遊びは、こどもを無条件に面白がらせる。
2. 橋渡し活動の重要性。こどものちょっとした気づきや意見をすくいあげて、いろいろな方面につないでみる。
3. こどもが面白いことを、おとなも面白がりながら活動プログラムを考え実践していくと、周囲を巻き込むことができる。
4. こども達の総合学習では徹底的な予習を行うと効果倍増
5. こどもたちの前で、「私も知らない」と言えること
6. 川の流域マップに情報を多層的に記録していくと、地域の文化をイメージさせ、伝えやすい。

こどもたちが面白がると、おとなたちが動く。そして、地域間交流の橋渡しが生まれ、活動が活発になる。上下流の交流がたとえ異なる行政区にまたがっていても、こうした人々が地域の水の文化を掘り起こし共有することが、水の文化楽習の一つの姿と言えるだろう。

当センターでは、今後も各地の楽習活動取材・紹介してまいります。皆様からのご連絡をお待ちしております。

TEL 03(57662)0244  
FAX 03(57662)0246



# interview

## 空間と水の文化

～未来を創るために歴史を活かす知恵～

### 「舟運を通して都市の水の文化を探る」について

「舟運から都市の水の文化を探る」実はきわめて現代的なテーマである。  
本研究を率いてきた陣内秀信氏に、この研究の成果について語っていただいた。



#### 陣内 秀信 氏

法政大学教授

1947年 生まれ。東京大学大学院工学系研究科建築史専攻修了。工学博士。1973年 イタリア政府給費留学生としてヴェネツィア建築大学へ留学。ユネスコ・ローマセンター、東京大学助手を経て1982年より現職。専攻、ヴェネツィア都市形成史、イスラム都市空間論、江戸・東京都市空間論。サントリー学芸賞、建築史学会賞、地中海学会賞他を受賞。

著書は、『ヴェネツィア都市のコンテクストを読む』（鹿島出版会）『都市を読む・イタリア』（法政大学出版局）『江戸東京のみかた調べ方』（鹿島出版会）『水辺都市—江戸東京のウォーターフロント探検』（朝日新聞社）『ヴェネツィア—水上の迷宮都市』（講談社）『都市と人間』（岩波書店）『中国の水郷都市』（鹿島出版会）『南イタリアへ!』（講談社）『イタリア小さなまちの底力』（講談社）等多数。

#### 研究プロジェクトの出発点 港のもつ独自性

まず、当初の研究の目的や関心はどのようなものだったのですか。

陣内 水と空間という研究対象は、いろいろな学問的関心を集めて一本の調査プロジェクトにすることが求められます。特に私の専門でもある建築学、建築史の分野では、水の側から都市を見るという発想がまずなかった。

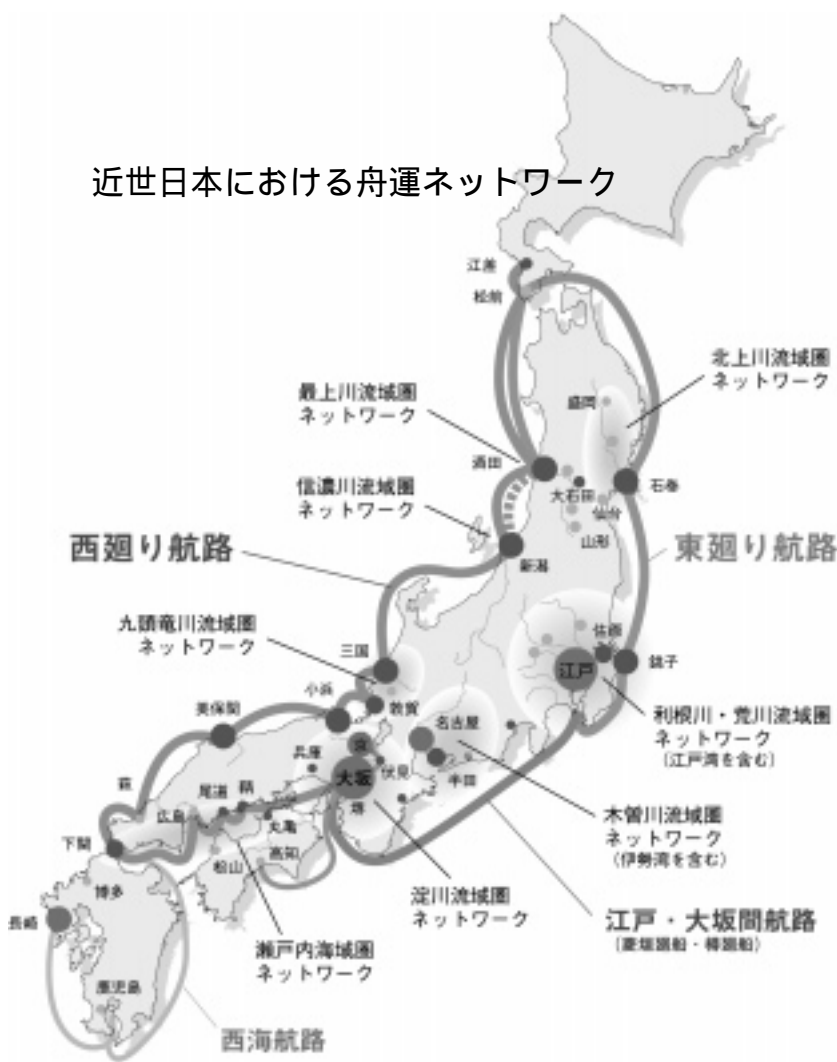
この「水の側から見る」というのは、どういう意味になりますか。

陣内 こういう例え話ですが、分かりやすく、重要なことなのですが、港というのは文字通り、元は船、今は空港やレポート等の言葉が用いられるように、人との情報が集まってくるという機能が、交通手段によって変わっていくという見方がありますね。この中で、古代から近世、近代初期までメジャーだったのが船だった。そして、鉄道もあります。国際関係のネットワークができてくると空港が重要になってくる。

ここが問題だと思つのですが、港というのは元来、町の真ん中に入ってきていたんです。そして都市は、港の周りにでき、いろいろな要素を集積させていく。市場、倉庫、公共的空間、館、劇場…、そういう多様な施設ができ、空間のネットワークができ、配置ができあがる。そして、一つの都市形態をつくりだす。しかも、地形を非常に上手に利用して、ま



## 近世日本における舟運ネットワーク



とまりのよい都市をつくり、ドラマティックな演出までする。  
 「水の側からアプローチした時に、どのようにかっこよく見せるか」ということです。  
 総合的に都市づくりと結びついた港のあり方が、どこにもあったのです。ですから、港町は人の流れや人間の心理も結構考えられていて、都市のもつ魅力のポルテージも高い。このため、今そこを訪ねる人にとっても、空間の居心地がよいわけです。そういう空間のコンテクスト、風景のおもしろさが港にはある。  
 ところが、空港の場合は、今挙げた要素が全くない。まず、空港は都市の外部

にあるでしょう。どこも、都市へのアプローチが快適ではない。空港と、都市の他の諸施設とのつながりが無い。これは、いくら人が物理的にたくさん運ばれ、頻りに訪れるようになって、都市との出会いとかが、ドラマティックな体験とかが生まれにくい。空港がでかがることによつて、まちづくりがある方向に形作られるというメカニズムはまったく無い。そういう意味では、空港は港と同じ役割を果たせないと思いますね。  
 駅は、まだそういう役割は果たしている。それでもヨーロッパを見ても分かる通り、駅はまちの外に出来ている。それに対して、港町というのは都市の魅力を

産む役割を果たしていた。だから、港町というのはやはり重要だと思つたのです。しかし、近代後期になると、港は忘れ去られてしまいました。

いつのまにか日本の研究者の意識から「水」が遠ざかっていった

陣内 戦後の日本人の意識の中で、水は忘れられていきます。特に、一九六十年代。高度経済成長で水の汚染が進んだこともあります。こうした背景があつて、建築の分野でも、水の側から都市を見るということが行われてこなかつたわけです。

また、水辺にある町の町並み保存というのは盛んに出ては来るのですが、そういう町並みは水辺ではなく、水辺から一本内側にある街道・主要道路に沿つた建物を見ているわけです。本当は水辺とセットで見なくてはならない。

また、都市史の分野が登場し、ようやくヨーロッパでも水の流れを意識するようになるのですが、都市史そのものが出てきたのが七十年代です。日本でも都市史の研究者が活躍するのはそんなに遅くはないですよ。それでも、都市史図集等があり、港町という項目もあるにはあるのですが、港そのものがなかなか出てこない。もちろん現状の港町を調査したのもほとんどなく、港町の記述は本当に乏しかった。空白地帯です。

そこに、歴史家の網野善彦さんの、「百姓の中に漁民もいた」とか、「港から歴史を見なくてはいけない」という一連

の指摘は大きかつたですね。日本の都市の源流に港や川があるという、農本主義ではない海の民・川の民を見ろという視点は重要な局面を切り開いた。でも、空間的な像は結ばれていない。それは、本当はわれわれ建築の側が行わねばならぬけれど、遅れていた。

それと、舟運も流通ですから、海運史、交通史、船の歴史に関する既存研究はありなかつた。ようやく日本福祉大学の知多半島総合研究所の方々の仕事で、回船問屋の文書を分析して、流通のしくみ、舟運と結びついていた町の経済のディテールが少しづつ分かつてきた。

江戸という都市は、中世の一寒村に徳川家康がやって来て、大規模に都市を開発したというイメージが強い。しかし、舟運の研究からの指摘で、中世における品川の港、江戸の港は想像以上に大きかつたのではないかと言われてきています。それも、関西と、伊勢・知多などとのネットワークがあつた。常滑の中世のやきものが品川で出土したそうですね。そういう中世からの人、もの、情報の交流の中で、物理的にも立派な港の機能があつて、だからこそあれだけの大江戸の発展ができたのではないかとという説を唱える若手学者が出てきまして、説得力がある。こつして、もともと東国ともつながっている。そういう成果がようやく出てきたので、場所としての都市をサーベイして、もろもろの学問の性格を結びつけていくことは、総合研究プロジェクトとしては非常に重要で魅力的でした。

## 大きな成果 中世的な空間の 発掘と再評価

そういう魅力的な研究の過程で、わくわくするような発見をいくつか挙げる  
としたら、何ですか。

**陣内** 一つは、「中世的な空間」が感じられる場所に出会えたことですね。実際、港町には中世起源のものが多い。例えば、尾道の奥の方。表側は近世にかなり計画的に整備された空間ですが、その奥に寺がたくさんある。海から山に上がっていく筋が古いということで、地元の郷土史家に案内して頂いて実感できました。その奥の方の迷宮、まさに「ここは、どう見ても中世だ!」という空間が残っている。鞆(とも)にもありました。ヨーロッパの中世都市であるアマルフィとそれがよく似ています。

それとも一つは、花街みたいな場所



が、堂々と町の中心地帯に展開していて、悪びれないで自慢している。これは御手洗(みたらい)でしたね。これはヨーロッパにはない日本の文化ですね。なかなか評価は難しいですけれどもね(笑)。ただ、遊女について研究する女性研究者も出てきています。

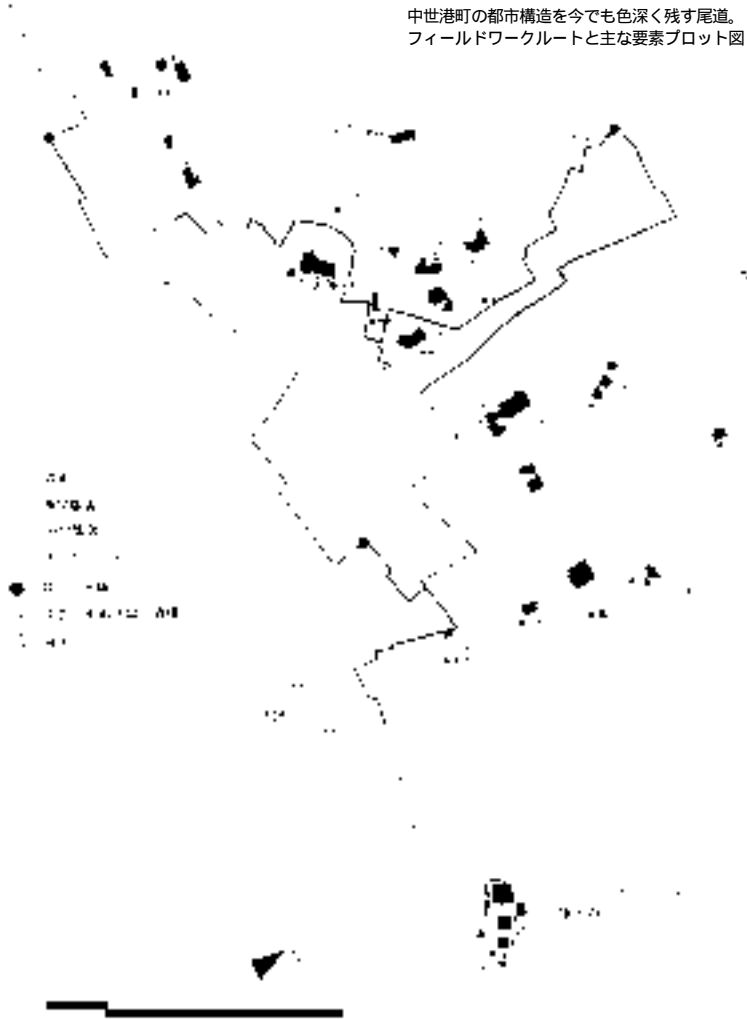
も一つ気がついたのは、日本の都市を考える時に城下町という規範、カテゴリーがみんなの頭の中にあるんですね。それを近代も支えたんですよ。城下町が県庁所在地になったりして。

ところが港町というのはもっと古い。だから、中世からのネットワークを作り、富やノウハウを蓄積し、まちづくりのノウハウを蓄積し、空間を造ってきた。それが、城下町の幕藩体制の秩序から、ある自由度というか、ある距離を保ちながら、マイペースで自身のコスモロジーをもって町を造ってきた。

しかも富もあるから、文化がのびのびと展開する。その象徴として花街も展開する。そういう華麗な、質の高い文化をみんな見ないで、城下町の堅苦しい面ばかり見る。明治になるとそれが主流ですね。そして、産業化が始まり鉄道も張り巡らされると、そちらの方が加速されていく。このため、歴史ある港町が衰退していく。それをもう一回評価しなくてはならないというのが、調査を進めるなかで、段々と感じてきたことですね。

そのような場所はたくさんあるんですよ。庵治という場所もわれわれが発見したというか、全国レベルではほとんど話題にならない地域です。でも、この小さな町に、ものすごい蓄積があるんですよ。

中世港町の都市構造を今でも色深く残す尾道。  
フィールドワークルートと主な要素プロット図



感激しました。そういう場所を、もっともっと掘り起こして、日本の都市の流れの歴史認識の仕方に大きな一石を投じる必要があると思います。

## 水の空間 日本とヨーロッパ では何が違うのか

ところで、水辺の空間を地元のひとびとがどのように使いこなしているのか。各都市を比較すると異なりますね。

**陣内** まず、今号でも取りあげたイタリ

アのプラーノ島の例から始めましょう。漁村の島でリース編みが有名な土地ですが、今はかなり観光化しています。漁業だけではなく、パボレットという近代の水上バスの交通システムができたことによって、帆船と手漕ぎ船だけの時代に比べ、移動が容易にできるようになった。ヴェネツィア本島は観光地ということで雇用がいっぱいあります。そして、プラーノ島のガラス工場。周辺の島々にはたくさんのリゾート地もある。そういう所にプラーノ島の人を通うようになり、プラーノ島の漁師が一種の勤め人になった

舟運を通して都市の水の文化を探る

わけです。それが経済を活性化させた。離れ小島だった所が水上バスを使うことによってネットワーク化して、通勤可能な良い住宅地になっていった。その時に本当に古い町並みや路地をよくキープしているわけです。

かつては貧しい方が多かった土地ですが、今はすこいリッチ。そして、空間を上手に使っている。裏側のカンボと呼ばれる広場には相変わらず洗濯物を干した



イタリアでのフィールドワーク。スタンディングでは這いつかなくないと、路上で資料を広げることになった。



り、路上で魚を焼いたり、モップで路地を全部清めたりと相変わらず昔ながらの生活様式があるのです。

でも、中は東京のショールームに持つてきてもおかしくないようなものすごくモダンな家具を入れている。そんな家が並んでいるのです。

そして、漁業をホビーで行っている人がたくさんいる。つまり、昔にできた空間や環境を、豊かな時代になった時に、個性的でうまい使い方をしているのです。漁業もかつてはプロの漁師ばかりだったのが、今はリタイヤした人とか、勤め人がホビーで行っている。楽しんでるわけです。

いっぺん出来た空間構造を、現代の機能や用途や意味に変えて使いこなしているという知恵。これで豊かさがどんどん蓄積されます。こういうメカニズムがヨーロッパにはあることを強く感じましたね。

オランダのホールンもそうでした。東インド会社の舟運で施設をたくさん造って、まち全体を建設し、運河を造り、広場やマーケットを造り、商館・倉庫を造った。そういう舞台装置が整っている。もともとのオリジナルな機能は現代ではいらなくなつたわけです。けれど、時代に合わせて新しい機能を入れている。修復して、使いやすくしている。水辺の空間は、かつて物を運んだ帆船がプレジャーボートとなって、ちよつと外まで遊びに出かけるとか、あるいは水上生活。セカンドハウスに使うとか、パーマネットにそこに住むとか。それはものすごく気分がいいし快適で、最高の贅沢なんですよ。

ね。そういうホールンにしかない要素を、うまく使いこなしている。

当然ながら海に開いていて港をもっているまちというのは気分がいいですから、自然と歴史が一体となっているというのが最大の観光価値を現代に発揮することとなる。自然だけでもだめ、建築や文化財だけでもだめ。両方もっているというのが強いわけですね。

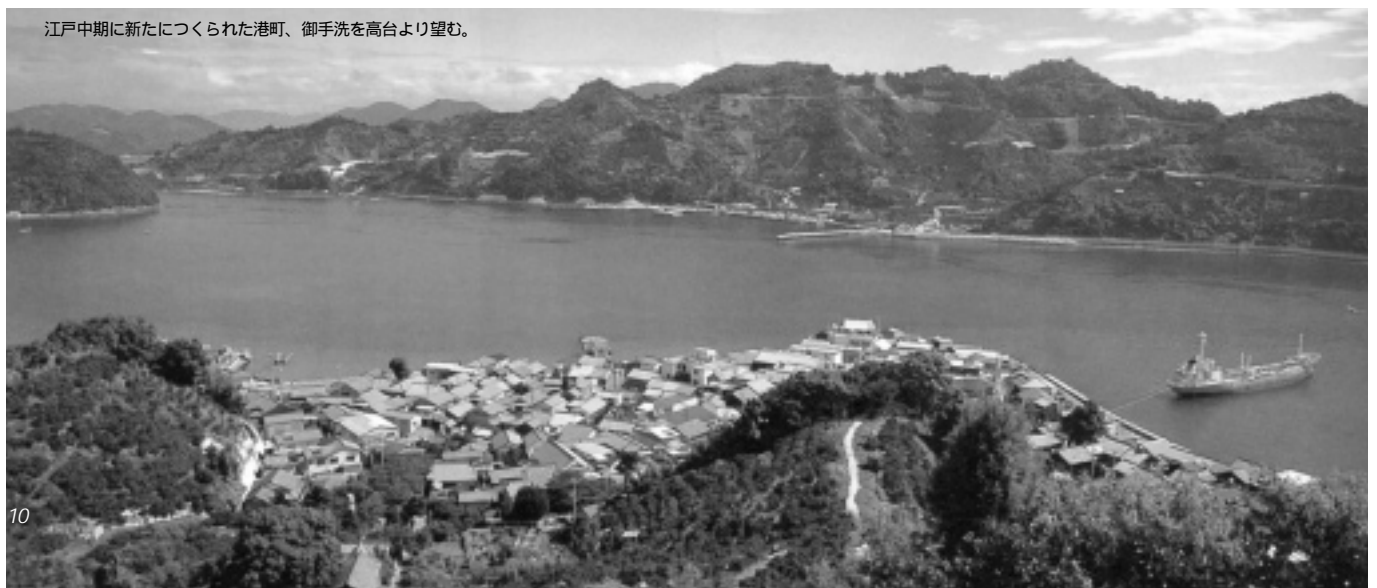
つまり市民の生活の中でも使われるけれど、それが同時に観光客も引く張る。これが同居している。同じことはアムステルダムでも感じましたね。

アムステルダムの運河は舟運ではほとんど使っていません。けれど、水を別の機能、用途として活用しているわけです。別の船が走っているのですが、それは観光船だったり、パーティー用の船や遊びのボートだったり、水上生活者（一番リッチなセカンドハウスとして）が使ったり、そういう現代ならではのくらしがある。

つまり、水の環境というのが、今のアメニティや風景論などから見た場合に、一番よい空間に転じているわけです。プラノのような漁師町やリッチなオランダの都市もこのようなことを行っている。これらは日本に一番ない点で、感銘を受けましたね。

やはり、日本が豊かさを目指し、住んでいる人のプライドと充足感というものを考える時に、これらの都市と人々のつきあい方というのは、非常に重要な視点を提供するものだと思います。プラノなどは、日本の中小地方都市を考える場合の重要なモデルだと思いますね。

江戸中期に新たにつくられた港町、御手洗を高台より望む。





豊かな水の空間は  
人々が選び守るもの

### 保存は適正規模の開発

**陣内** ヨーロッパでは舟運が機能しなくなった後、港町が次のステップでまた蘇ります。文化財、歴史的な建物を大事にするというのも一九六十年代〜七十年代の経験です。アムステルダムを例話しますと、ここでは、「古い建物を壊すかどうか」という点を巡って、七十年代に闘争があったわけです。相当にガンガンと議論を行って今の状態まで来たのです。ですから、どんどん破壊される時期もあったのです。

でも、アムステルダムの人々は、そこで「保存」を選び取ったわけですね。

**陣内** そうです。ただ、「保存」が、同時に「新しい、質の高い適正規模の開発」でもあるわけです。外側を保存しながら中をうまく変えていく。日本にはそれができなかった。重要だとは分かっていても、経済の誘因が強すぎて、でも、違う目で見ると、一番の経済財となる文化財を壊してしまっている。つまり、長期的に見ると損をしている。空間をストックし、それが次代の質の高い生活空間や満足につながるのに、短期的視点でそれらを壊している。これは大損失です。まだ気付いていない。このような目で見ると、日本のウォーターフロント開発というのは非常に底が浅く、消費的で表層的ですね。



プラーノの人たちは、こういう考え方をごく自然体で行っている。論争したり、リーダーに率いられてというわけではありませぬ。みんなが当たり前と思うコモンスenseで、そのように空間を使っていた。もちろん、それはイタリアという全体の文化的風土があることは確かです。六十年代、七十年代、ヴェネツィアがそ

のように評価され、それがプラーノにも及んだという面があります。つまり、七十年あたりをターニングポイントとする、連携した価値観の変化だとは思いますが。

### 水の空間を評価する

#### コモンスense

アムステルダムの人々は、議論の末、「保存」という一種の適正規模の開発をコモンスenseとして選び取りました。日本で、そのような考え方に合意は得られるでしょうか？

**陣内** みんな全国でがんばってはいるけれど、なかなか通らない。短期的な視点による開発にお金が注ぎ込まれています。私たちが以前調査した鞆（ともし）の町の埋め立て架橋などもその例ですね。

そういうコモンスenseは、日本にあったのでしょうか？

**陣内** 確かに時代、時代で短期的な経済に重きを置くことは多かったと思います。江戸時代はもっとバランスが取れていたと思います。

近代の大きな変化について指摘しておいた方がよいと思うのですが、江戸時代には地域でまとまりのあった地域経済やネットワークがありました。それが近代になって、中央集権、一極集中に向かって全国が再編成され、地域経済が弱体化していきま。本当は川沿いで流域の運命共同体的な強い絆をもった地域経済ネットワークがあったのですが、それら

は今やズタズタになって、東京を向いています。瀬戸内でもそうです。例えば、三原、竹原、尾道、このエリアは船でみんなつながっていたはずですが、今はみなバラバラです。北陸でも同じことが言えるようです。

本当はまとまった地域があり、都市が自立し、その中にそれを支えるリーダー、旦那衆がいて、バランスがとれていたのです。経済だけ突出していたわけではなく、町家も蔵も整える、景観も美しくする。町を大切に作る、そういうコモンスenseはあったのです。

イタリアのルネサンスで重要だったのは、文化を担ったのが、みんな都市貴族だったことです。自分のパッツォや公共建築に投資する、責任をもって自分がリードしてまちを育てるといふスピリットを持っていた人たちがいました。それが、日本の江戸時代にも存在していたと思います。三国などはそのよい例でしょう。

三国の調査でもおもしろかったのは、回船問屋の人たちが屋敷を立派に造り、そういう役割を果たし、町並みも美しい。美意識も高く、水琴窟のような素晴らしい文化の高さも味わえる。それは町を歩いていると自ずと肌で感じる質の高さですね。

そういう場所を造った旦那衆は舟運ネットワークで結びついていて、意識の範囲は非常に広い。かつて繁栄した町はみんなそう、そのことが重要です。近代は、そういう文化を壊していったのです。

## 港は旦那衆スピリットを生みだしやすかった

そのような旦那衆が育ちやすかったかどうかという点は、舟運で発達した都市と、陸上交通で発達した都市の大きな違いと言えるかもしれませんね。

**陣内** そうですね。事実として舟運で栄えた都市が日本では多かった。ですから日本だって町をりっぱに美しく造って、質の高いものにしていくというコモンセンスは旦那衆にあった。それと、その気分は職人にも受け継がれていた。そういうものが、いろんな階層を通じて横断的にも縦断的にもあったのではないが。そのトータルシステムが解体されていくのが近代なわけです。

今、もう一度、地域が重要だと、各都市の個性が重要だと、理屈の上で言われています。でも、どうも実体がまだまだ伴わない。ここで何が重要かという、かつてあったものをノスタルジアとして思い出したり、記述することではないのです。可能性のモデルとして、現代にもう一度蘇らせたり、再構築するための一つの手法として、自分のイメージ・シヨンの中で、かつてそういうものがあったというところを知っておくことが重要なことです。方向性やゴールというものが見えていないと、先に進みませんからね。そういう立場から考えると、日本の舟運の研究はどうしても、かつてあった価値の体系とか空間の体系とか、水と人間と都市が一体となって出来上がっていた



右ページの写真は、アムステルダム。ヴェネツィアのカナルグランデと同じように河岸までファサードを迫り出したスタイル。建物上部には荷上げ用ブームを格納する小さなドアが見える。右から3番目の建物の2階の掃き出し開口は、荷を収納するためのものであったと思われる。左のイラストは、葛飾北斎作『富岳三十六景江戸日本橋』。近世日本の舟運の一端を伺い知ることができる。

有り様を再構築するという立場から行われます。バンコクや蘇州周辺だと、まだそういう舟運で生きている都市の過程を克明に記述し、それを評価することができる。でも、それは変容しつつあるわけです。この変容プロセスも見なくてはならないわけですが、とにかく、生きてい

る姿をヴィジュアルに描けるという段階にいてくれるわけですね。そこに面白さがある。

日本の場合だと、もう少し知的操作を加えなければならぬ。例えば、東京の場合ですと、フィールドワークをしても復元的に再構成してやらないと姿が見えてこない。今回の日本の港町も若干そういうきらいはあったけれど、それでも東京に比べればはるかに生きた町の姿があった。

ヨーロッパの場合は、一回磨れてしまった舟運を、別のフェーズで蘇らせたり、空間を現代の新しいニーズに合わせて上手に使っている。今のほうが豊かそうであり、ツチに見えるというケースさえある。しかも、アムステルダムやヴェネツィアは、かつての中世や近世の港町の姿が見やすい。ものが残っていますからね。水門も開閉も跳ね橋も、倉庫も。

## 港町の知恵を将来に活かす

港町に見られるような中世的な価値、これを具体的に、どのように将来に生かせるでしょうか。

**陣内** まず、大きな視野から話しますが、最近、アジアの海のネットワークが重要だと語る人が増えています。こつた方々を支えている考え方の根底には、二十一世紀は国民国家ではなく、個人や都市がネットワーク化して自由な交流が必要だという意識があるわけですね。

かつての東南アジアや地中海やインド洋では港町が点々とあつて、その間を自

由に行き来していたわけです。テリトリーや国境に拘束されずに。そういうことを見直すことが必要で、そのためには歴史的なあり様を見つめ直し、それを将来に生かすことが必要ではないかということ、毎日新聞に書いたことがあります。

私は、日本の中でも同じことが言えると思います。瀬戸内海、北陸、関西と伊勢と江戸、そういうネットワークで地域が結びついてきた。日本の中で地域が重要と言われながらも、戦略、やり方というものが無い。北陸でも感じたのですが、隣同士の地域の行き来があまりなくなっ

てしまっている。みんな東京に行つて。イタリアでもおもしろいのは、ブロック毎の経済が活気がある。だから、世界への発信も州毎に行つています。ベネト州、ロンバルディア州、トスカナ州。日本は町毎に行つているので、世界に発信できないうえです。だから、まず舟運からの発想で、地域的国土の構造的なつながりがあったわけですから、その代わりを作らなくてはならない。それをどうやったらできるか。交通インフラだけではなく、プロモーションを行うしかけもあるし。

「旦那衆を生み出すしかけが港町」という指摘は斬新ですね。その旦那衆が現在はいなくなつてきているわけですが、

**陣内** かつてほど東京に依存しない構造はできているなと思つことはありますよ。先日、石川県の小松を、地元で活躍している建築家二人に案内してもらったのですが、二人とも東京に出てきて勉強した、ジエネレーションです。金沢工業大学

などの地元の大学の建築学科はまだなかった。その後、金沢に出て、東の郭のお茶屋をつまぐデザインし直して、しゃれたレストランにしている建物があったので、「これはどうしたんですか」と聞くと、金沢工業大学出身の方が設計しているという。このような例を見ますと、地元で勉強し地元で育つという、人材を育成できるという分権化が進んでいると思います。地元に愛着をもち、地元で学び、地元で表現できるという場が作られれば、ある意味で、ドイツやイタリア型の地方分権が進むと思います。ただ急速には進まないわけで、今までの大企業中心で動いてきた体質を作り替えていけるかという問題ですね。

今、栃木の足利とおつきあいしているのですが、あそこは織物工業で有名な所です。国際交流も行い、イタリアのコモに明治からずっと人を派遣していた。ところが、大企業中心となり、旦那衆がだめになり、企業の下請けになってしまったという事で、地域経済も文化も停滞してしまっただけです。日本全体で同じことが起きたわけです。でも、旦那衆スピリットはまだあるんです。だから、起業家、彼らはマイクロビジネスと言っています。それがまたこの十年ほど、彼らはコモと交流して、学ばうとしているのです。こういう中から旦那衆スピリットは蘇ってくると思うのです。

旦那衆の源は港町にあった。そして旦那衆スピリットが根付いていると、自分達のくらす町を、自分達の集合財として見ることもできるようになるのですよね。

陣内 そうですよ。やはり江戸時代にあつて富を生み出すのは物を動かすことだったわけで、その拠点が港町だったわけですからね。足利は内陸部にあつて織物で稼いだわけですが。

## 研究からのメッセージ

四年間に渡る研究を踏まえたメッセージを伝えるとしたら、どのような言葉になりますか。

ヴェネツィア、カナルグランデ沿いにあるツッゲンハイム・コレクションの裏手。一歩奥にはいくと、庶民の水の文化としての空間が残っている。



陣内 私は、港町というのは

(1) 水・自然との共生のモデルであり、そのためには(2) 舟運という視点を見直すことが必要であると考えています。このことが(3) 水辺の再生や活用につながり、それは(4) 美しい風景を生み都市のアイデンティティづくりにつながっていくのです。

さきほど空港都市の話を出しましたが、(1) (2) (3) は空港都市では作れないわけです。そして、ここが重要なポイントなのですが、(1) (2) (3) をこれから創り出すことは難しいのです。だからこそ、集積されているものを母胎に行う必要があるということです。こういう蓄積の上に新しい機能を加え新しい要素で再生するというメカニズムで都市は今までできてきた。京都もそうです。それが分かってきたわけです。だから、いま、完全な更地に都市を造るなど、誰も納得しません。ニュータウンとか、新都心とかが成り立たないのも、そのあたりに原因があるのでしょう。

この立場から見ると、水の都市というのは、その可能性をものすごくもっています。これをぜひ生かしてもらいたい。そういう発想を、港町でこそ率先して生かせることを示すべきだし、それをモデルとして示したい。特に、単なる観光価値ではなく、人が集う空間、もてなす空間という点に注目したいですね。

私たちが考えているこのような水の空

間価値は、心情的には日本の方も分かっていただけだと思うのです。でも、ヨーロッパに行くとき、それを見事に理解して実践までしている。これは、正直言っていまの日本に危機感を感じます。アメリカでもそうです。日本だけです。逆の方向に向かっているのは。

なぜ、日本では水の空間を守るための都市のコントロールができないのでしょうか

陣内 気持ちの中では分かっているんですよ。良識ある方がたくさんいらっしゃる。気分もそっちに向いているのだけど、現実はそのほかない。

日本は「水の国」と言われ、いろいろな慣習が生きていると言われながらも、実際に自分達が住む都市をコントロールすることができない。不思議ですね。

陣内 そうですね。この研究は、結果的には、日本の都市のありかた全部に問題提起できる広がりをもっていると思います。それを、象徴的に「水の都市」というところからアプローチしてきたわけです。水の都市には個性があり、蓄積がありますからね。なぜ、それを生かせないのか、情けないという言い方はできませんね。





## 舟運を通して都市の水の文化を探る ヨーロッパ編

# ヴェネツィアとアムステルダム 水が彩る交易都市

法政大学陣内秀信研究室  
岡本哲志都市建築研究所

場所につくられている。イタリアの地中海都市であるアマルフィやジェノヴァ、そしてフランスのマルセイユなどがその典型例である。成立年代はやや異なるが、日本でいえば瀬戸内海の鞆や笠島が同じようなタイプといえる。

一方、ヨーロッパ大陸では、海運と同時に古くから河川交通によって、内陸舟運も発達していた。海や内陸からの物資の集散基地として、河川沿いに成立した都市も多く、これが第二のタイプである。イタリアでいえば、ローマやピサ、フィレンツェ、ヴェローナ。ヨーロッパを北上すればブリュージュが交易の都として繁栄した。日本では、大きな河川がある東日本に内陸舟運が発達した。最上川の太石田、利根川の佐原は、江戸時代の活発な河川舟運によって、川沿いに蔵造りの町並みをつくりだした。

ヨーロッパでは、浅瀬のある内海や、満潮時に海面下になる場所に築かれ、特徴ある「水の都」として発展した都市もある。これが第三のタイプで、水との戦いを克服できれば、不利な自然条件を有利な条件に転換することができる。つまり、直接、船で外海と結び

つくことができるため、舟運による交易には極めて有利な条件に反転した。ラグーナに浮かぶヴェネツィアや低湿地に築かれたアムステルダムは、運河網を整備することで建設用の土地を確保していった。その結果、都市内部にはきめ細かく運河が巡り、それに沿って港の機能を備えるという「内港システム」といえるものをつくりだした。運河に沿っては倉庫ばかりか、華麗な様式美の建築が水辺を彩っていた。後には、都市の外部にも立派な港湾機能をつくるが、内部の運河・掘割を用いた舟運は活発に機能し、この水辺に顔を向けた建築群が都市の主役であり続けた。こうして「水の都」の輝きが持続した。かつての江戸や大坂、新潟も、こうした「内港システム」が発達した都市であった。だが、舟運が廃れるとともに都市内部の掘割の多くは埋め立てられ、水辺の活気が失われた。

一九世紀以降につくられた港湾都市は、「内港システム」をもつ第三のタイプであるヴェネツィアやアムステルダムとは全く異なる港の形態をとった。ニューヨークやサンフランシスコが示すように、外港に棧橋を発達させ、そ



上：キオッジアのヴェーナ運河沿いの連続立面図。  
下：ヴェネツィアのカナルグランデに臨む邸宅群。



今回のフィールドワークには、ミツカングループから二名の社員がボランティア参加しました。いつもは仕事で忙しいビジネスマンが、アムステルダムとヴェネツィアで、何を読み取ったのかレポートしていただきました。

### フィールドワークレポート I

ミツカングループ本社 田口英昭

#### オランダ／アムステルダム・ホールン 〜生まれ変わった運河〜

陣内研究チームのロケルトを巡りながら、「街の感じ」をつかんでいく。思ったより幅広な運河が幾重にも市内を貫き、並木映る水面をパカンスの観光客を乗せた遊覧船が行き交う。岸辺のオープンカフェではたくさんの人たちが夏の太陽と水辺の光景を楽しんでいる。まさに「北のヴェネツィア」、「水の都」である。そんな雰囲気にはたってパカンスモードでふらふらと街を歩いていると、時折、猛スピードの路面電車、車、自転車が冷やりとさせられる。

運河沿いには狭い間口の三〜五階建ての建物が等間隔ですらりと並んでいる。どの建物もその最上部に荷物を運び上げるための滑車を取り付けるフックがあり、上部ほど道路や運河側にせせり出ているので荷を揚げるには勝手が良さそうに思える。その建築年代によって異なるという屋根飾りや、窓やその扉が一見単調な風景の中に適度な遊びを作り出す。部分的な補修は繰り返されているものの十七、八世紀の建物である。厳しい文化財保護政策によって維持されている景観なのである。

欧米にも舟運で栄え、魅力ある風景や個性的な文化を形成した都市は数多くある。それらは大きく見れば、形成された時代背景、立地する地理的条件の違いで、四つのタイプに分けることができる。

第一は、地中海世界に古代、あるいは中世から発達した港町で、山や丘陵を背景にし、入江を持つ海に開かれた

こに大型船が接岸した。これが第四のタイプとなる。明治維新を迎えた日本でも、横浜や神戸に棧橋のある港をもつ都市がつくられていくが、都市内部には運河が巡ることにはなかった。

私たちは二〇〇〇年夏に「内港システム」をもつヴェネツィアとアムステルダムでフィールドワークを行った。この両都市はどちらも水と戦いながら形成されてきた歴史をもっている。しかし、それだけではなく、私達の興味をかき立てるのは、今も運河に船が行き交い、また水辺の環境が現代の人々のニーズに応えながら見事に活用されていることである。この点は、舟運が廃れると同時に水の空間が見向きもされなくなった日本の都市と大きく異なる。この二つの「水の都」の生き方から学ぶことは多いのではないか。

今回の調査で、私たちは両都市の周縁部にも目を広げてみた。ヴェネツィ

## 地中海の交易都市・ヴェネツィア

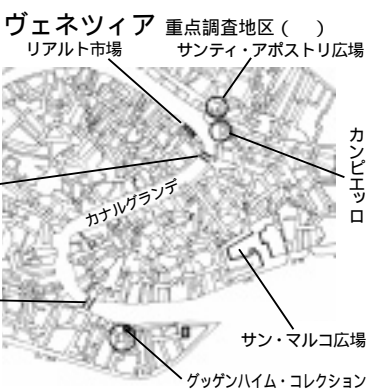
ヴェネツィアでは、広場と教会が居住区の単位となっている。そして都市として成熟していく過程で、舟運と結びついて中心的な役割を果たす三つの場所と中心軸ができた。一つは、経済・商業活動の中心リアルト地区で、早くから市場が置かれた。東方貿易で繁栄する十二、十三世紀には、東西世界を結ぶ金融の中心として重要性をもった。二つ目の場所は、海の表玄関サン・マルコ広場である。こ

アでは、ラグーナの島に形成された居住地の古い構造を残すブラーノ島とキオッジアを調査対象に加えた。さらに、内陸との結びつきを理解するために、ラグーナに注ぎ込む幾つかの川の一つ、シレー川をトレヴィーゾからブラーノ島まで船で下ってみた。

アムステルダムでは、東インド会社（VOC）（注1）の拠点が置かれた他の五つの都市が重要であると考えた。アムステルダムと北海を短距離で結ぶ北海運河が一八七六年に完成するまで、アムステルダムから北海へはザウデル海（現エイセル湖）を通った。行きはテッセル島で航海の水を補給して、偏西風を利用して一挙に南下した。帰りは、東方から荷を満載した船がアムステルダムに向かう途中、エンクハイゼンとホールンに立ち寄った。これらの港町は、東方から運ばれる物資の買付けの場として繁栄した。この二つの港

町に立ち寄った理由の一是、ザウデル海が浅いため、物資を満載した大型船では船底が海底に接触してしまい、アムステルダムの港までたどり着けなかったことがあげられる。私たちはかつての東インド会社の拠点都市の一つ、ホールンの重要性を考え、アムステルダムとの関係を読み解くことをも意図し、調査に臨んだ。一七世紀の黄金期を迎える以前と以後では、アムステルダムの都市形成が大きく異なる。一七世紀以降、アムステルダムは幾何学的な都市へと発展していく。一方、ホールンは今でも一七世紀の港と広場の素朴な関係を示す都市形態を保っている。この対比も目にとどめてみたかった。

(1)注  
連合王国東インド会社（Vereenigde Oost Indische Compagnie）一六〇二年設立



翌日から本格的な「水」と都市・機能に関する勉強と実地調査が始まった。歴史博物館ではアムステルダムの起源から街の形成・発展の歴史を勉強した。ヴェネツィアもそうであるだろうが、アムステルダムも「水」が都市の存亡に関わるものであることを改めて認識し、その克服の歴史に脱帽した。

オランダはライン川河口のデルタ地帯に位置し、街は海面すれすれまたはそれ以下という特殊な条件のために独特の発達を遂げた。即ち街の形成・発展は水を治めることから始まったのである。「アムステルダム」は「ロッテルダム」などの他の都市の名前と同様に、アムステル川河口部にダム（堰）を造ったことからそう呼ばれるようになった。川を堰きとめ、運河を掘削し、水門を設けることで、潮位の変化に応じて堤防内集落への浸水を防ぎあるいは余剰水を排水して集落を守ったのである。さらにヴェネツィア、アントワープ、アムステルダムへと富が移動し、十七世紀、オランダ東インド会社の外洋貿易が最盛期を迎えると、その立地と運河機能が舟運と結びついて街は更に発展した。その富がさらなる干拓地の、排水技術が高度化すると排水地の造成を生み国土を築いたのである。

運河を船で巡り、跳ね上げ橋や水門に舟運最盛期の面影を見ることができた。しかし現在の運河に舟運の面影は少ない。むしろ大都市の人々に潤いを与えるもの（親水）として運河が現代に機能していることを痛感した。結婚披露パーティーの船が行ったり、ピアノと奏者を乗せた船が追いぬいたりしていく運河は日常生活に新たな「場」を提供することで再び現代に生まれ変わったのである。

オランダでは面白い話をたくさん聞いた。そのうちの印象深いものをあげると・・・ヨロッパの建物は本来は木造で、アムステルダムでは十五世紀の大火の結果、類焼を防

の広場に政治、宗教、文化の機能が集中する。三つ目は、海洋国家ヴェネツィアを支えた造船所アルセナーレである。そして、ヴェネツィアを貫くカナル・グラナデは、サン・マルコとリアルトを結びつけ、運河の両岸に商人貴族の商館が建ち並び「水の都」の象徴的な空間軸をつくりだす。この都市の構造は本誌第五号を参考にさせていただきたい。

今回の調査では、観光化したこれら地域をあえて避け、カナル・グラナデに直接面してさりげなく存在する小広場をもつ一画と、舟運が今も活きている運河に面する広場、そして庶民的な生活空間が広がる小運河沿いを選んだ。これらを調査すれば、生活という立場から、運河と町並みがどのような関係で成り立ってきたのかを探れるのではないかと目論んだのである。

## ヴェネツィアの広場空間

ヴェネツィアというとまず誰もが訪れるのがサン・マルコ広場だろう。この広場はヴェネツィアの海の表玄関である。ヴェネツィアには共和国が計画的につくった公共性の強い広場として、サン・マルコ広場と、リアルト市場の中のサン・ジャコモ・ディ・リアルト広場がある。いずれも回廊で囲われているところに特徴がある。

時間にゆとりのある旅行者は、メインストリートや路地を歩き廻り、教会を核とした個性豊かなカンポ（広場）に出会うだろう。その数は七十以上もある。これらのカンポは、旅行者も気軽に通り抜

けできる開放的な雰囲気を持つが、住民の生活と密接に結びつきながら長い年月をかけてつくられた場所である。

また、カンポの他にも、人目につきにくいカンピエツコ（小広場）と呼ばれる小広場も点在している。カンピエツコはヴェネツィアが観光都市としてだけでなく、現在でも生活の空間として息づいていることの証である。華やかなサン・マルコ広場やカンポ、そしてカンピエツコといった様々な広場の中から、今回はそのうち舟運と深く結びついたカンポとカンピエツコを調査した。

## 住民と観光客が交差する

### サンティ・アポストリ広場

サンティ・アポストリ運河は、リアルト橋から近い距離に位置していることも



サンティ・アポストリ広場

あり、重要な幹線運河として古くから舟運が活発であった。その運河と結びついて、十三世紀に広場としての形態を整えはじめた。一階が運河に直接面した建物には、大部分が船から直接入れる入口がある。また、運河に面した一階部分を歩行者が自由に通行できるように「ポルテイコ」という柱廊（地上部分を公共の通路として開放しているアーケード状のもの）にした十三世紀の建物カ・フアリエールが注目される。岸には三つの船着場がとられ、現在も使われている。広場には、観光客を対象とした土産物屋が並んでいるが、生活必需品を売る店も多く、住民がこの広場をよく使っていることがわかる。

このサンティ・アポストリ広場では船着場や広場を囲む店舗や住宅群、運河沿いのポルティコ、運河に架かる橋など、要素が立体的に交錯している。舟運機能だけでなく、都市の多機能が広場空間に重層的に凝縮されているのである。ヴェネツィアの住民が水と深く結びつきながらつくりあげてきた空間の一つの形を見ることができると。

広場の北側には、サンティ・アポストリ教会の鐘楼が堂々とそびえている。この鐘楼は、地域住民の精神的な柱であるばかりか、広場周辺のランドマーク的な役割も持っており、調査隊から離れてしまえば迷宮都市に途方に暮れている時などに自分の居場所を覚えてくれる格好の目標となってくれた。

広場の中央には、雨水を溜める貯水槽がある。運河の水は飲み水として利用できないこともあって、貯水槽に溜まった

ぐために木造建築を禁止して煉瓦造りの今の姿があるのだという。住宅の家賃は部屋の敷地面積ではなく空間体積が単位となるそうである。ピールは船乗りの水代わり（腐らない）に造られたという。確かに街のペンキ塗りは八イネケン片手に仕事をしていた酒ではないはずだ。オランダの都市計画は八十年先まで考えるそうである。現地建築家曰く「水の色で水質を判断しがちだが、アムステルダムは運河の水（黄色がかっている）は非常にきれいである」「そつだ。などなど」。

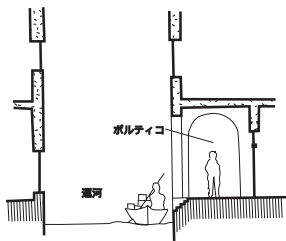
オランダの街を歩いて私が最も注意を引かれたことは、日常生活のあらゆる場でのパランス感覚とセンスの良さである。例えば、壁に掛ける絵画のセンスと同時に決して壁を絵で埋め尽くすことの無いパランス感覚。街の風景や部屋は、華美でもなく質素でもなく、過剰でもなく不足でもない。かといって適度な遊び心と潤いを忘れない。どこからこのセンスを身につけたのだろうかと帰国後もずっと気になっていた。それがある時、低地オランダ人の感覚を「地」と「水」の彼らにとっての等価性をもって説明した仮説を目にしてはっとせずにはいられなかった。さらに、「地」と「水」の微妙なパランスを治めて暮らしを造ってきたパランス感覚とその克服の歴史が、センスと合理性を導いたのである。水のもつ偉大な影響力をこんなところでも思い知らされた次第である。

## イタリアノヴェネツィア

### 〜活きている運河〜

異国の見知らぬ街へ入り込むとき、その印象はいつも鮮烈である。そのアプローチが船によるものであったならばそれはなんと特別なものか！。太い杭によって示されたラグー





雨水が周辺住民の生活を支える重要な飲料水となっていた。ヴェネツィアの広場には、必ずこのような貯水槽が設けられ、かつてはそこに婦人たちの井戸端会議が見られた。

公共性の強い広場に面した建物は、一階部分を店舗や倉庫にし、二階部分から上を住宅にしている。一方広場から一歩プライベートル性の高い路地に入ると、住居専用の建物に変わる。こうして広場周辺では公私の住み分けをもった住宅環境をつくりだしている。

サンティ・アポストロリ運河に面した一階部分を歩行者が自由に通行できるように「ポルティコ」という柱廊（地上部分を公共の通路として開放しているアーケード状のもの）にした十三世紀の建物カ・ファリエールが注目される。岸には三つの船着場がとられ、現在も使われている。



## レオン・ビアンコのコルテ

橋を渡らずにポルティコをさらに奥へと進むと、プライベートル性の強いレオン・ビアンコのコルテ（共有の庭）に出る。もともとカナル・グランデに面するビザンチン様式の有名な商館カ・ダ・モストの裏側にとられたコルテにあたる。周りには住宅が並び、サンティ・アポストロリ広場とは対照的に、人影もなくひっそりとしている。このコルテに入る入口部分には、ブラーノ島で見られるゲートの



ようなアーチが施され、外部からの侵入を緩やかに排する空間の工夫がされている。

商館の奥側にこうして庭をつくるのはヴェネツィアの古い形式で、十三世紀頃に建てられた建物には多くみられた。その後ゴシック期に建築技術が発達してくると、建物の内部にコルテを設けるようになり、裏庭は次第につくられなくなる。現在では、商館の裏庭という性質は薄れ、小さな広場を囲む建物の住人のちょっとした共有空間となっている。

ン（潟）内の航路を、沖の海上に浮かぶベネツィア本島に向けまっしぐらに水上タクシーが進む。近づくと、建物に打ち寄せる水がそう見せるのか古い建造物の群れがそう見せるのか、ベネツィアは海に横たわる巨大な生物のようであった。運河を体内に向け入っていくと、しばらくして「食道（大運河）」に出る。老体といえど「胃腸」はすこぶる健康なようで、リアルト橋には観光客があふれ、ヒト・モノがどんだん行き交い、まだまだいくらでも飲みこまんとする活気が伝わってくる。

ヴェネツィアは運河が今も生きていた。陸上には手押し車を通るくらいの路地しかなく車は基本的に存在しない。物品の大量配送は船で縦横無尽に張り巡らされた運河を通じて行われる。十四〜五世紀にヴェネツィアが最も栄えたであろう頃と同じ機能で運河は生きていたのである。

いつも子供の明快な表現には驚かされるが、先日、小学校六年生の女の子にヴェネツィアの写真を見せながら思い出話をしていたときのこと。運河や路地の写真をみせながら上述したように説明していると、不思議そうな顔で「（運河が）日本なら裏側なのに変なの」といった。まさにヴェネツィアでは運河は「表通り」であって、現在の日本における道路なのである。彼女にとっての川や水路が「裏側」のものであることは至極当然のことなのである。しかしながら、その「裏側」という表現には、半田運河を岸辺から眺めてみた時感じることのように、開わりの薄くなってしまう遠い存在という意味やその他のマイナスなイメージが含まれているようではなかった。

ヴェネツィアの都市の形成の歴史は古く、大陸から他民族の侵入によって逃れてきた人々がラグーン内の島々に移り住んだことから始まったとされる。浅い海ではあるが、常に侵食の危険にさらされ、アムステルダムと

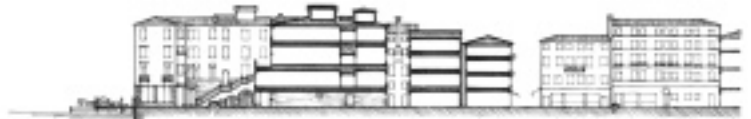
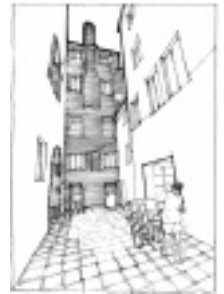
サンティ・アポストリ広場の次は、カンピエツロ（小広場）を見てみよう。私達は、リアルト橋に程近いサン・ジョヴァンニ・グリズストモ地区を調査した。カナル・グランデに面する小広場カンピエツロ・デル・レメールは、入口部分が極端に狭く、一見行き止まりのような路地なので、島のメインストリート歩いていても、教会教会堂の脇からのその存在に気づくことはない。



狭い路地を右に左に折れ曲がり、トンネルを抜けると小広場にでる。眼前には、カナル・グランデとリアルト市場の建物が広がり、驚くほどの開放感を味わうことができる。



建物が両側から迫り、薄暗くなった狭い入口を入ると、路地は右に左に折れ曲がり、トンネルを抜けるとカナル・グランデに面する小広場にでる。



このカンピエツロは、もともと個人の館へ入る表玄関の役割を持つ私的空間であった。物資の荷揚げに加え、主人や来訪者が船で出入りする場としても使われていた。奥の建物には住居空間のほかに、食料等の保管庫、倉庫が併設されていた。広場の中央に残っているビザンチン様式の井戸（貯水槽）も当時の趣を今に伝えている。

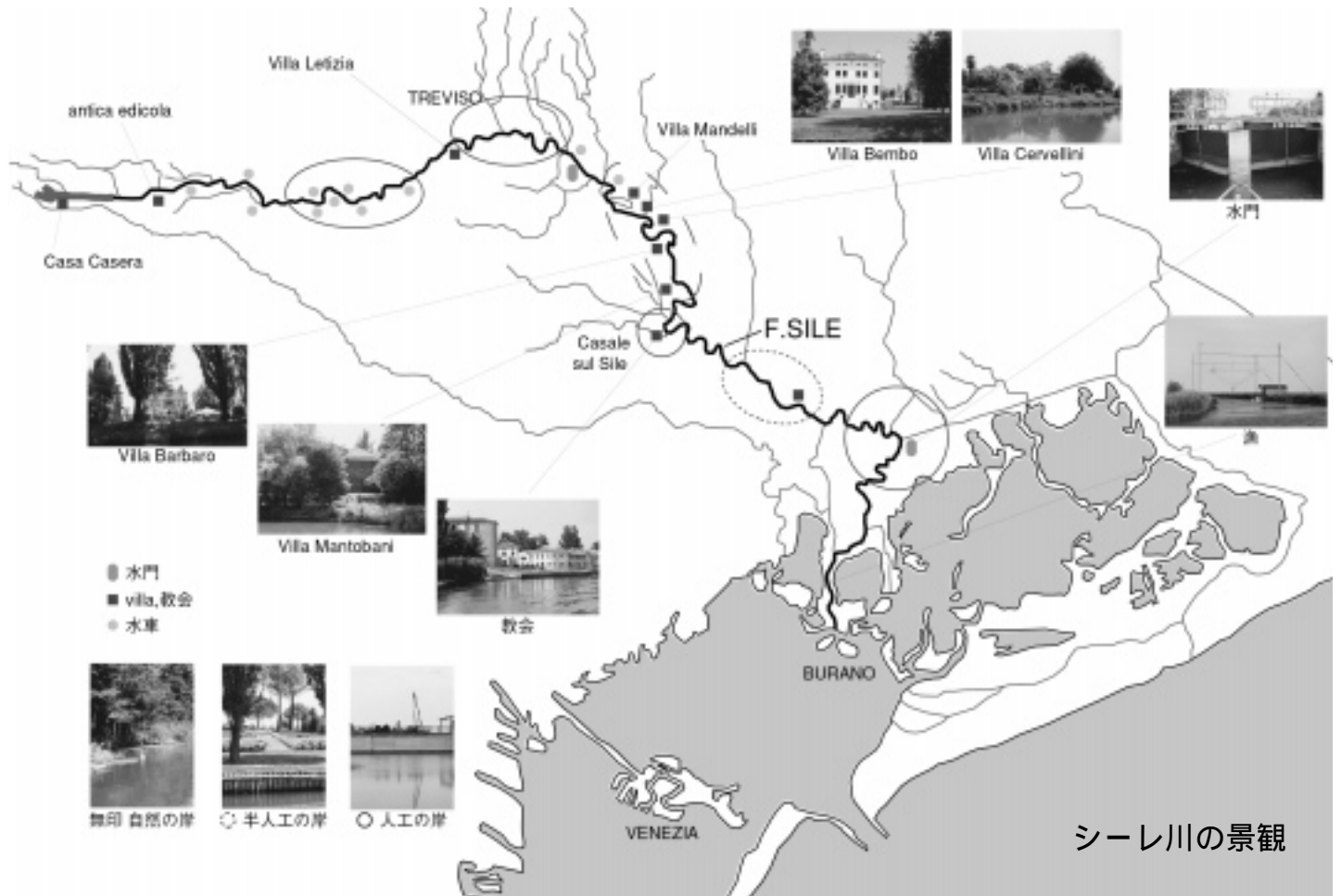
カナル・グランデに面して前庭のように小広場をとるのは、一つの古い形式である。その後実際に直接商館が並ぶ形式が登場し、この形式は唯一ここにだけ残っている。

### 水と心のつながりを洞察・調査

同じく都市の形成は「水」との戦いの歴史であったことが想像できる。しかし、ヴェネツィアはアムステルダムと違って、その得意な立地性からモーターゼーションの影響が小さく、街はヒューマンスケールのまま維持された。現にその「迷宮」を歩いていると、不向き、無駄さに逆にヒトのスケールやペースを思い出させてくれるような暖かみを感じ、不思議とまた来ようと思ってしまうのであった。

私が今回のフィールドワーク体験を通して最も痛烈に感じたこと。それは、実際に街に出て自分の目で見、足で歩き、人々の息遣いと街の空気を感じることがこの研究活動において如何に大切かということである。出発前にアムステルダム、ヴェネツィアの街や運河水との関わりの歴史についていくらか本を読み、写真を見た。機上ではこれから目の当たりにするであろう都市の姿を思い浮かべ、アムステルダム、ヴェネツィア、半田の「運河」の共通性や相違点、その決定要因について思い巡らし、見てくるポイントを考えて。しかし、一歩町に入って運河を目の前にした時、実物は想像をはるかに超越して一瞬にして頭が真っ白になってしまった。

「ボクハナニヲシニキタノダロウ?」  
だが、後で思ったことだがこれで良かったのだと思う。



シーレ川の景観

## 内陸とラグーナを結ぶ シーレ川を下る

私達はイタリアの内陸にあるトレヴィーノという町からブラーノ島まで、船でシーレ川を下る旅にでた。

水辺の風景の変化を眺めると、岸辺の違いに気がつく。町から町へ船が移動する間には、鬱蒼とした森やトウモロコシ畑も見ることが出来る。自然のまま残されているもの、農地が侵食されないように土手が築かれているもの、そして町の近くに見られる石やコンクリートで護岸が整備されているもの3タイプがある。

シーレ川を下って最初に目にした町はカサーレ・スル・シーレである。船からは、教会がまっ先に視界に飛び込んでくる。船長の話によると、この教会はかつて川側に正面が向けられていたというのが、現在は道路側に正面入口がつけ替えられてしまった。教会が川側に顔を持っていたことは、いかに舟運が重要であったかを教えてくれる。教会を核として成立した水辺の町には、川を行き来する船乗りたちが休憩するレストランやホテルの機能も備わっていた。

シーレ川沿いには、舟運・産業に関連する施設だけでなく、ヴィッラ(別荘)が見られる。船から見える十五世紀のヴィッラ・バルバロ・ガツピアネッリや十七世紀のヴィッラ・ベンボ・トルツォ、十八世紀のヴィッラ・ファニオ・チエリヴェッリーニなどの別荘は、ヴェネツィアの貴族のためにつくられた。川辺の別荘は、文化が栄えたルネサンスからバロ

いての洞察の無いまま、無理矢理「水」だけを取り出して比較・議論しても無意味であると直感した。

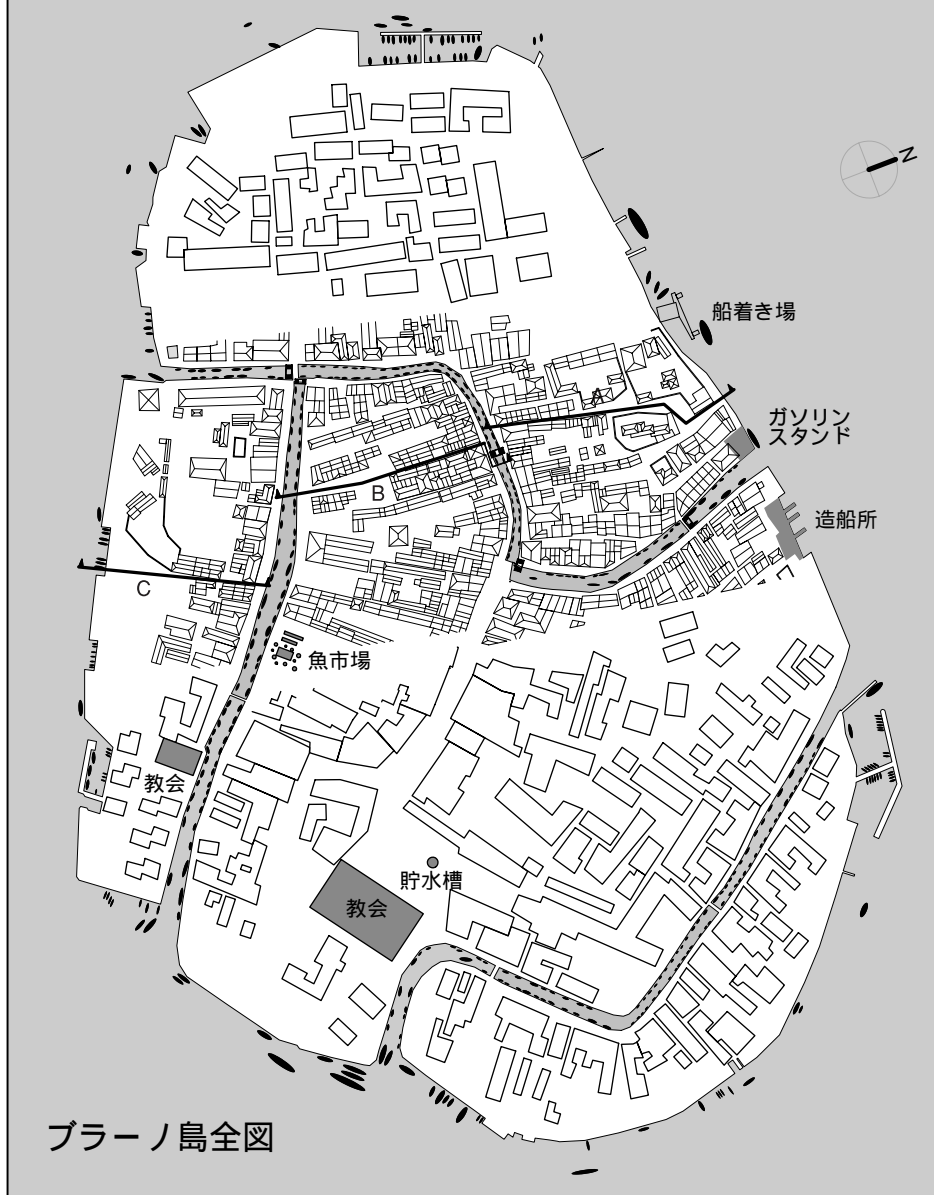
今回訪ねたアムステルダム、ヴェネツィアはどちらも特殊な「水」環境を長い歴史の克服の歴史を通して発展し、現在に至った「水の都」である。その「水」との深い精神的繋がりが、現代においても運河を活かしつづけることができた要因であるように思う。半田や日本の他の運河や水辺を考える場合、それぞれの都市に異なる歴史的背景から生まれた様々な形態があるように、他の都市の事例を表面的に当てはめるだけでは意味をなさないであろう。生活する人々の歴史的背景や価値観、伝統と未来への意志に裏打ちされた、子孫へと繋いで行けるものでなくてはならないと思う。これには時間をかけた詳細な調査と議論の果てに未来への提言があるのだと感じた。



ツクの時代のヴェネツィアの建築様式で建てられている。建物の正面はいずれも川に向けられており、航行する人々を意識してデザインされている。

ラグーナが近くなると比較的大きな町が見え、閘門がラグーナとシーレ川を隔てている。閘門は川の水のレベル差を調節する装置であるが、通船をコントロールする役割も担っていた。この町には船の修理工場がある。船が運行する場所には舟運関連の施設が欠かせないことがわかる。





ブラーノ島全図

上図A、B、Cで切った各立面図



**A** 島の北側に位置するAでは、メインストリート沿いに建物が連続して建っている。路地を抜けて海の方へ向かうと、建物が徐々にまばらに分布しはじめ、メイン運河から外へと発展してきた過程がよくわかる。メインストリートへと続く路地を歩くと、住宅の壁面が連続する途中にアーチ上のトンネルがあり、さらに路地を奥へ引き込んでいるのを目にできる。集住し、高度利用する徹底した空間づくりの知恵を見てとれる。A地区の住宅の規模は他の地区と比べて若干大きく、比較的ゆったりとした居住空間となっている。特に海に近いフェンスに囲まれた住宅は、規模が大きい。庭には多くの木が植えられ、緑豊かな印象を与える。ブラーノ島のなかでも高級住宅地に属すると思われる。車が存在しないブラーノ島では、船が生活には欠かせない。移動・運搬、そしてもちろん漁のための足なのである。海辺付近は運河沿いと比べると静かだが、この場所に限っては、外からの観光客を乗せた大型船の船着場や船のガソリンスタンド、造船所が隣接し、船の往来も多く、舟運と深く結びついた活気ある場所となっている。

**B** 島の中心に位置するBは、他の地区と比べると、家の区割りが細分化している。メインの運河に近い方では、三層の住宅が隙間なく建てられ、高密度化している。人口密度が低いブラーノでは、基本的にひとつの建物が一世帯が住む。だがBにだけは、珍しく集合住宅も存在する。この地区を足がかりに、ブラーノが発展していったことが推測できる。メインの通りから、路地を抜けて住宅に囲まれた広場に出る。中央には水飲み場があって、暑さでカラカラに乾いた石畳に清涼感を与えている。夏の暑さのせいか広場周辺に人の姿はない。だが、路地や広場には自転車や椅子、干した洗濯物がひるがえり、生活の匂いがあふれだしている。

**C** 島の南側に位置するCでは、運河沿いに連続して建物が並ぶものの、他の地区のように、路地を引き込むことはあまりない。その代わりに、海に面して一面に広がる芝生の空地がある。日向ぼっこをする住民や漁のための網を干す漁師の姿が見られ、島内の裏庭的性格を持っていることがわかる。木々が植えられた広い空地は、同時に島の住民がくつろげる空間でもある。Cに面する運河沿いは、観光客の数も減り、町並みも静かな佇まいを見せている。運河沿いのレストランも、ゆったりと落ち着いた雰囲気も漂わしている。このレストランは、運河沿いの歩道いっばいにテーブルを並べ、オープンテラスとなっている。人通りの少ないこの地区だからこそ出来ることであろう。夏の日差しのなか運河とそこに揺れる小さな漁船を見ながらの食事もしっかりと気持ちいいに違いない。



## ラグーナの原型の町

### ブラーノ島

ブラーノ島は、ヴェネツィアから約六・五キロ、船でラグーナを小一時間揺られた場所にある。ブラーノは、小規模ながらもレース編みの島として昔からヨーロッパ各地にその名前を広めてきた。レース編みは女性の仕事で、島の男性は主に漁師としてラグーナに出ていく。

この島の特徴は、家ごとに異なる鮮やかな色で塗られた壁にある。この島に降り立つと、赤や緑、黄色に塗られた家はイタリア特有の突き抜けんばかりの青空に映え、まるでおもちゃ箱をひっくり返したように楽しい風景をつくりだしている。

私たちは、つい鮮やかな色の家々に目を奪われてしまいが、運河の両側に沿って建物が並び、ほぼ等間隔に奥へ路地が



入り込む形態はヴェネツィアの都市発展の初期段階を暗示すると言えなくもない。ブラーノは、ヴェネツィアをはじめとするラグーナの島々の中でもっともプリミティブな町の構造を残す、小粒ながらも重要な島なのである。

島内には三本の運河が通っている。島の中央を蛇行する運河の両側には道が付けられ、途中からは広い道となって島の核である教会まで延びている。この運河と道がブラーノ島の骨格をなす軸となり、それらに沿って密度高く建物が連続したファサードをつくりだしている。運河沿いには、今ではレース編みの店や土産物屋などの店舗が軒を連ねている。教会に伸びる道には、レストランやカフェが並び、目抜き通りとして島の人々や観光客でにぎわっている。

建物が連続して町並みを形成するメインストリートでは、極彩色のファサードが特に効果を発揮し、人々のにぎわいを楽しく演出しているように見える。このような場所では、建物のファサードの連

続性を損なわないように、景観の配慮がされている。裏手の広場に通じる路地の入口部分に、建物の入口と同じ大きさのアーチをつくっているのである。それによって、公共性の強いメインストリートとプライベート性の強い奥の空間との住み分けを巧みに行っている。調査のために、アーチを潜り、トンネルの暗がりを進むと、プライベートな領域に踏み込むような感じを受ける。

トンネルを抜けると、メインストリートのにぎわいとは対照的に、静かな空気が流れていた。地区の玄關的な意味を持つトンネル、その先に延びる路地、奥に広がる広場は、セットとなって周辺住民の共有空間をつくりだしている。調査中も、家の前の広場で魚を焼いたり、掃除に余念のない主婦、椅子を路地において休んでいる老人の姿を見かけた。玄關と広場との間にはほとんど段差がないので、主婦が家の前の路地や広場を同じモップで清掃している姿を目にする。

ブラーノの広場は、家のリビングやキ



上：住民の共有空間より、アーチの向こうにメインストリートを見る。

左：運河の両側にあるメインストリートには、奥の空間との住み分けのためのアーチが見られる。

ツチンの拡張空間として使用していて、生活と密接に結びついた空間をつくりだしている。住民の広場の共有意識は、住宅の使い方にも現れている。ヴェネツィアの住宅では一階部分を倉庫や店舗にし、メインフロアが二階以上にあるのが一般的である。だが、ブラーノでは一階部分をメインフロアとして使用する特徴がある。住宅には台所の炉の出っ張りがある。その炉が一階部分から突き出していることから、一階部分がメインフロアであることがわかる。ブラーノの住宅は、壁の色を除けば数少ない住宅のデザイン要素が煙突であり、広場空間を巧みに演出している。

島の南側にもメインの運河から分岐した運河がある。その運河の南面には建物があり建つておらず、運河に開かれるようにして空地が幾つもあつた。地元住民達の裏庭的な役割を担っているようだ。その空地を利用して、魚や野菜の青空市場が開かれる。商品が売れてしまうと、何も無かつたようにも空地にもどつてしまふ簡易な市場だ。この運河の先には、周辺住民のための小規模な教会が建っている。

ブラーノ島の中心にある運河から南の方へ歩いてきたが、外に行くほど住宅の密度が低くなる。この外へ広がるように発展していった都市の形成プロセスは、ヴェネツィアとよく似ている。だが、海側にまでファサードを形成するヴェネツィアに対し、小さな漁師の町であり続けたブラーノは海側に町並みを形成することとはなかつた。この島はプリミティブな形態を保ち続けて今日に至っている。

## 漁港の町として生き続ける キオツジア

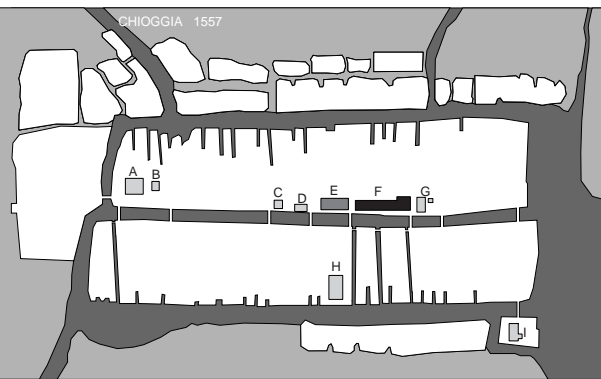
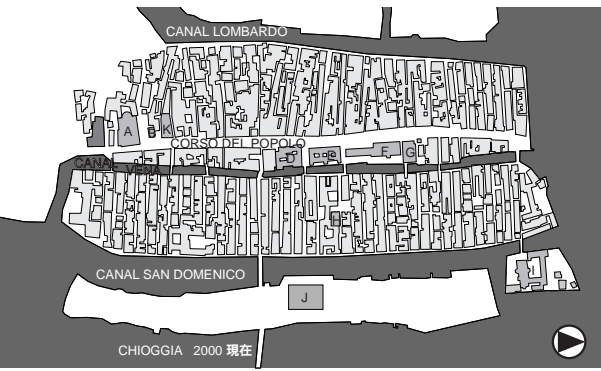
キオツジアは、ヴェネツィアから南西に約三十キロ、陸地に張り付くようにラグーナにせりだしている。この町は、ヴェネツィアと同じく活気のある水の都であるが、日本からの観光客がこの町を訪れることはあまりない。キオツジアでは今でも漁業が活発である。周辺の広い運河沿いには、中規模の漁船が停泊し、今もイタリア国内における漁業の中心基地の一つに位置付けられている。

キオツジアの漁業の歴史は古く、五世紀に蛮族の侵襲から逃れてきた人々が住み着いた時に始まった。キオツジアが本格的な漁業の町になるのは、この辺り一帯で伝染病や飢饉が広まり、大きな被害を受けた十五、六世紀頃からである。それ以降、ヴェネツィアや内陸の町に魚を供給することで都市の再生を図つたといわれる。十四世紀にヴェネツィアとジェノヴァの戦いの舞台となつたキオツジア(注①)は、古くから地中海の重要な位置にあり、常に周囲の国々の支配下にあつたが、漁業基地としての重要性が都市の自立性を高めていったことは確かだ。現在でも七月には魚祭(サグラ・デル・ベッシエ)が行われ、海の幸の豊漁を願つて船の行列が繰出す。漁業とともに歩んできた都市の一端がこの祭に感じられる。

(2)注

キオツジアの戦いの名前が知られている。一三八〇年、ヴェネツィアはジェノヴァを打ち負かし、アドリア海と地中海の制海権を握り、以後の繁栄の歴史的契機となつた。

## 舟運を通して都市の水の文化を探る



- A: ドウオモ
- B: サン・マルティナーノ教会
- C: サン・ジャコモ教会
- D: サンタ・トリニタ教会
- E: 市庁舎
- F: 小売魚市場
- G: サンタンドレア教会
- H: サンタ・カテリーナ教会
- I: サン・ドメニコ 教会
- J: 卸売り魚市場
- K: サン・フランチェスコ教会

今までの調査経験上、運河の横にボルティコが設けられている率が極めて高い。逆に考えれば、現在道路である脇にボルティコが設けられている場所は、その道路が元は運河であることを示しているといえるのではないかと。この点からキオツジアを見ると、小運河が徐々に埋め立てられていったことが推測される。

現在のキオツジアにはほとんど運河が見られない(上図)が、ボルティコのある道が多数見られた。一方、1557年の古地図を見ると、あちこちに小運河が残っていることが確認できる(下図)。遠洋漁業による船の大型化等で、船溜まりとして機能しなくなった運河が埋め立てられ、路地になっていったものと思われる。

二階から煙突が出ている五、六階建ての集合住宅。



一階部分は倉庫や仕事場として利用されている



南北に流れる三本の運河のうち、町の両端にあるロンバルド運河とサン・ドメニコ運河には中型漁船が停泊している。これらの運河沿いには、漁業に関する機能や造船所、倉庫が集中している。中央のヴェーナ運河は、小型船が停泊しているだけで漁業との関係が薄らいでいるが、町の中央を通るポポロ大通りと共に

迷宮的な都市であるヴェネツィアやプラーノと異なり、キオツジアは規則正しく櫛形に構成されている。南北に延びる広場のような大通りと、それに平行に流れる三本の運河が基本的な骨格をつくる。それに対して垂直に、東西に細い路地が通って全体を構成しているのが、一見明快に見える。だが、一歩路地の中に足を踏み入れると、ボルティコを持つ建物が所々に張り出し、迷宮的な空間を生んでいる。

## キオツジアの都市構造

商業機能は今も集中している。

キオツジアに入るポポロ大通りの入口には、十一世紀にすでに町の一番重要な教会であった「ドウオモ」が建っている。さらに通りを進むと、一三九二年に建てられたゴシック様式のサン・マルティナーノ教会が見えてくる。東側には、運河と通りに挟まれるようにして、十三世紀頃の建築である市庁舎が姿を現す。古い魚市場も、ヴェーナ運河沿いにある。卸の市場は町の外側のサン・ドメニコ運河沿いに移っているが、現在もこの市場は小売の機能を持つている。公共的な建物が並ぶ中心地に魚市場があることは、漁業が都市の中心であったことを想像させる。一三三二年に建てられた柱廊のあるゴシック様式の穀物倉庫、バロック様式のサンタンドレア教会もこの通りの東側沿いに建てられている。公共施設が建ち並ぶ対岸、運河に沿った道には多くの路上マーケットが立ち、買い物客でこった返し

## キオツジアの建築タイプ

キオツジアで注目すべき点はボルティコである。ボルティコが付く建物の形態の一つとしては、ヴェネツィアでは水際につくられているものがあり、それがこのキオツジアにも存在したのである。一階をボルティコとし、上階に部屋を張り出すことで、土地を高度利用することができた。キオツジアでは、庶民住宅にまでこうしたボルティコを多く用いながら、高密度に集住していった。この形式はプラーノにはあまり見られない。

二階建ての住宅が中心のプラーノ、三、四階の住宅が一般的なヴェネツィアに対して、キオツジアは五、六階建ての住宅でしかほとんどが集合住宅である。一階部分は倉庫や仕事場として利用され、生活空間は二階より上である。二階から煙突が出ていることから、二階部分に台所や生活の場があることがわかるが、これはヴェネツィアと同じ風景である。ボルティコの下は、自転車やバイク、車の駐車スペースとして使われている。本土に近いため、ラゲーナの島としては珍しく車社会が入り込んでいる。

キオツジアの商業ゾーンには、公共建築を始め立派な建物が建てられている。その高さはほとんどが三階におさまられ、ヴェネツィアのカナル・グランデ沿いに見られる三列構成の住宅とよく似た様式をもつ。これらの町並みからも、キオツジアの顔としてこの商業ゾーンが形成されていったことが見て取れる。

現在のヴェーナ運河のにぎわい振りを見ていると、漁を終え、その収穫物をのせた漁船が数多くラゲーナからヴェーナ運河に入り、魚市場周辺に集まっていたかつての光景が蘇りそつだ。





アムステルダム市の建築物の建て替え規制により、8棟の建物を縦横に繋げて使っているアンバサードホテル。ヘーレン運河に面してファサードを持つこれらの建物は舟運時代を彷彿させる形状を残している。

ミツカングループ本社 遠山明裕

アントウエルペンは、十五世紀半ばから約一世紀、世界最大の港町であり続けた。しかし、ネーデルラントとスペインとの八十年戦争（一五六八〜一六四八）が始まると、アントウエルペンはスペインの完全な支配下に置かれ、自由な港としての機能を失ってしまう。

一五 年にはホラント州の有力都市になっていったアムステルダムであったが、一五七九年にホラント州を含む北部七州がユトレヒト同盟を結び、八一年にスペインに対し独立を宣言した。一六 九年にはスペインと十二年間の休戦協定が結ばれ、オランダ共和国が誕生し、実質的な独立を勝ち取った。この過程で、アントウエルペンの約二万人の市民は、経営、貿易といった様々なノウハウを伴ってアムステルダムに移ったのである。

オランダは、一六 二年に東インド貿易を行う特許会社を設立する。東インド会社が設立された直接の要因は、塩を買っていたポルトガルと交戦状態になり、塩を買えなくなったことにある。東インド会社が最も輸入したものは、塩と利潤をあげたコシヨウである。塩はニシンなどの漬け物のために、コシヨウは物を保存したり薬品に使うために輸入した。当時、東インド会社のオランダ国内のオフィスは六ヶ所。アムステルダム、エンクハウゼン、デルフト、ホールン、ロッテルダム、ゼーランド（今のミデルブルフ）に置かれ

た。中でも取り引きの規模はアムステルダムが最大であった。

東インド会社による貿易は、アムステルダムに巨万の富をもたらし、十六世紀末から目覚ましい都市発展を上げる。一五五 年には、三万人であった人口が、一五九七年から一六二五年のわずかの間に六万人から十二万人と倍になる。逆にアントウエルペンの人口は五万人も減少する。一六六二年には二十万人にまで膨れ上がり、アムステルダムは都市を拡大していった。都市の発展は、同時に運河網が整備されていく歴史でもある。旧市街の外側に運河に囲まれた街区を幾何学模様のように拡大し、次々に運河をつくっていく。十七世紀のアムステルダムは、「水の都」となっていたのである。

都市の拡大に伴って、港湾機能は十七世紀までに「の」の字を描きながら都市の外側に移動していく。初めはダム広場に面した入り江（今のダムラック）を中心に立地していた。次に東インド会社成立後、都市西部の臨海部に港湾機能は移る。そして、アジアでの貿易が軌道に乗ると、西部から東部の臨海部へと拡大し、港湾機能の中心が移っていく。北海運河が十一年の歳月をかけて一八七六年に完成すると、再び西部の臨海部が脚光を浴び、大規模な近代港湾施設がつくられ、今日に至っている。

オランダ・アムステルダムでは、歴史的な倉庫街が e ビジネスのオフィスや建築家・芸術家向けのソーホーとして積極的に再開発活用されており、市内の各所で運河の改修・復旧工事も、古い建築物のリニューアルなど多くの工事が活発に行われているが目についた。

建物の外観変更を市条例で規制しながらも、景観保護や保存だけを目的とするのではなく、時代環境にあった用途へとリニューアルし、使っていくことで経済活力の創出を図っていくとしている。健全な経済活動と歴史文化との両立を図るバランス感覚には、成熟都市ならではの「したたかさ」を感じた。

「水や自然環境との共生と調和」を図るうえで、都市生活において何を選択し、何に妥協してきたのか。

人口七十万人を擁し、オランダ有数の経済都市であるアムステルダム。十二十三世紀に栄えた都市であり、今なお、世界的な芸術・観光都市であるヴェネツィア。両者のスタンスには違いはあるが、どちらも都市形成のルーツが運河と水であることを踏まえ、運河や水辺の空間を都市資源として活用している。

アムステルダムの運河では、元来の機能である舟運機能は既に失われており、現在の水上空間は、観光客用の遊覧船や水上カフェ、ボートハウスと呼ばれる富裕層の水上生活者向けのものとなっている。

舟運がすたれ、地下鉄やトリム（市電）で都市生活の足を整備した後、いたすらに運

これまで、地中海貿易の中心地として十二、三世紀の中世にすでに栄華を極めたヴェネツィアを探ってきた。次に目を転じるのは、北ヨーロッパの交易拠点として十七世紀に栄華を誇ったオランダのアムステルダムである。

アムステルダムはライン川の支流であるアムステル川の河口に位置する。低湿地帯であるが、大国の仏・独・英の三方国に囲まれ、スカンジナビア半島、バルト海沿岸地方にも近い。舟運が主な物流手段であった時代、アムステルダム、アントウエルペン、ロッテルダム等のネーデルラントの諸都市は、イベリア半島などを加えた西部ヨーロッパの中心となり得る地理的な好条件にあった。

アムステルダムは町を歩く以上に、水の上から楽しませてくれる町だ。そこで、船を一隻チャーターして、アムステルダムの運河を巡ることにした。

船によるの運河紀行は、アムステルダムの西部、「ヨルダン地区」と呼ばれている場所からスタートした。十七世紀の初めに開発されたこの地区は、町の西部の三日月型をした地域で、ちょうど人口が急増し始めたころに開発された。隣接する東側の比較的高級な住宅街が形成された地区と比べると、道や運河の通り方が異なる。ヨルダン地区の街区の割り方は、農業開発で区画割りされた形状のまま斜めに道路が通っている。オランダはポルダー（Polder、排水新開地）の名が付けられているように地盤が低い。人口の急増で都市計画による開発が追いつかず、ヨルダン地区は地盤が低いまま開発されることになった。

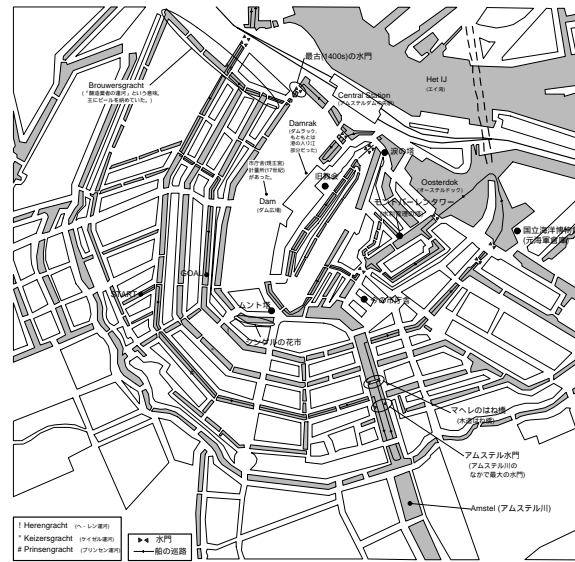


上：現在も川の水位が常に監視されている、市庁舎の内部。

下：水位の変化に応じてコントロールされる水門。



アムステルダム市内と運河を巡る船の順路。



アムステル川にでると、はね橋と水門が両側に見えてくる。「マヘレのはね橋」は、一六七一年に建造され、アムステルダムに残る唯一の木造のはね橋である。この橋は毎晩ライトアップされ、昼とはまた違った趣きを見せる。アムステル水門は、アムステル川につくられた最大の水門で、一九二九年から電動で開閉している。アムステルダムには、海と接する川や運河には必ず閘門が設けられていた。低地につくられたアムステルダムでは、満潮時には海より低くなるため、水位をコントロールするのに水門が必要だった。そして船の航行を常に可能にするために閘門が設けられた。水門は同時に水位差を使って水の流れをつくり、運河の水質を保つ役割も持っていた。

アムステル川を下り、ヘーレン運河を通って港の方へ進む。大きな船はここを通り、アムステル川を遡る。この辺りは今でもオースタードックと呼ばれ、舟運に関連する東インド会社の施設が集中し

ていた。造船所、ザイル・ロープ工場、倉庫などの建物が繁栄の威容を示す、アムステルダム最初の工業地域でもある。現在の国立海洋博物館は、海軍倉庫を改装して再利用された建物である。近くには東インド会社が所有していた外洋帆船・アムステルダム号が停泊している。船はこのドックから再び町の中へ入っていく。近くに水利管理の施設（水位調節の指令室）であるモンテルバンス・タワーがある。オランダの基準水位は、現在市庁舎の中にあるシリンダーで確認することができる。基準水位を超えれば、アムステルダムの町は水に浸かってしまう。アムステルダムにとって、水利管理は今も昔も都市の生死を左右するのである。

再び港の方へ出ると、近くにはムント塔（ムント）とは「硬貨」という意味）が見える。ムント塔は十五世紀後半に建てられた城壁の一部で、見張り塔の役目をしてきた。フランス軍がアムステルダ

河を暗渠化せず、街に残すことにより、都市生活と親水空間としての運河の共存を図り、水辺の景観を生かした街造り、再開発を成立可能にしている。

一方、ヴェネツィアでは、運河、舟運が今なお、街や生活に欠かせない機能として存在している。市民は、日々の利便性と折り合いをつけつつ、水と共生し、市場や広場を中心にコミュニケーション密度の高い、潤いある生活を営んでいる様子が感じとれた。

ヴェネツィアが人を惹きつける理由は、決して優れた景観や歴史的建築だけではないと思う。人々が生活を営む場として、水辺空間が持つコミュニケーション機能の豊かさを感じられること。水が歴史とともに育んだ市場や広場、運河・船運を街の優れた要素として大切にしながら、生活に不可欠な機能としてより一層活用していくこととする暮しざま。地理的特殊性と歴史文化なくしては成り立たない水上都市における水辺の空間を、都市機能の中心に位置づけることで街としての差別性を選びとっている価値観。これらの複合体として、街が醸し出すヴェネツィアならではの雰囲気親しみと魅力を感じるからではないだろうか。

都市の求める差別化目的のおきかたによっては、水辺の空間・機能を残しながら、いかに活用するかがより重要な命題となり、単なる合理性や効率性は下位に退けられるという取舍の価値判断基準の多様性を日本、オランダ、イタリア都市の比較を通じ、学べたことは収穫であった。

## サウンド・スケープ

ヴェネツィアの橋は、タイコ橋であるため、街には自動車は見当たらない。自転車さえも広場で遊ぶ、幼児用車が見られる位である。



内陸には、オープンカフェや、ハウスボートが憩いの空間をもたらす運河や川が多く見られるが、港附近の運河沿いには、昔ながらの舟運に特化したファサードを持つ建物が建ち並び、



ムを占領した際、一六七二〜一六七三年の間にここで貨幣が鑄造されたことからこの名が付いた。塔の奥には運河沿いに設けられた花のマーケット、「シンヘルの花市」が見える。色とりどりの花々が並び、華やかな雰囲気にも包まれている。船はいよいよ町の最も古い場所へと入って行く。漁村としてスタートした頃からあった運河を通ると、建物が直接運河から建ち上がっている。アムステルダムといえば、運河沿いに必ず道が付けられていると思われるがである。だが、古い時代の建物は、ヴェネツィアのカナル・グランデ沿いのパラッツォのように、船が直接横付けできたのである。古い運河沿いには船着き場も所々設けられていて、現在はテーブルが置かれカフェのオープンテラスに変わっているものもある。

古く運河を抜けると、正面にアムステルダム中央駅が正面に見えてくる。右手には「涙の塔」が姿を現す。船乗りの妻たちが無事を祈り涙を流して船を見送ったことから、この名が付いたという。アムステルダム駅の辺りは、もともと防波堤（柵）がつくられていた。大きな船はここで停泊して荷を積み替え、荷は小さな船で運河を巡った。海に近いこの辺りには、宿屋の数も多かった。建物の一階が飲み屋で、二階より上の階が宿となっていた。

アムステルダム駅の前を通り、船は旧証券取引所の方に舵をとった。ダムラックと呼ばれる運河は、もともとダム広場まで延びており、一番最初に港として使っていた入り江である。ダム広場と駅をつなぐ一帯は、現在でも最もにぎわいのある場所だ。十七世紀の頃はダム広場には計量所があり、取引が行われていた。それは、税関のようなもので、ここで通行税も取っていた。市場も開かれていた広場には、市庁舎（今の王宮）も面していた。オランダの広場の一般的な特徴と

街に車がないことで、車を気にせず、安心して歩けることもさることながら、感覚をいかに豊かにしてくれるか再認識させられた。陣内先生から「音」について注意して「らん」と言われてみると、車の排気音がない代わり、耳に入ってくるのは、教会の鐘の音、市場やメインストリートのざわめき、ゴンドラ乗りの客寄せの声、広場や橋で挨拶を交わす人々の声である。

夜、食事の帰り、運河沿いの道を歩く時に聞こえてくるのは、石畳を刻む足音と岸を洗う波の音。朝、ジューテック運河沿いに建つペンションの窓から入ってくるのは、教会の鐘の音やロープで繋留された船が杭とすれ、優しくきしむ音やカモメの声など、まさに、癒し系の音色ばかりであった。見えない音が作り出す風景のことを「サウンドスケープ」と呼ぶそう、目に見える風景（ランドスケープ）とともに、ヴェネツィアの個性を形づくるものとなっている。

## アムステルダム

アムステルダムは、十四〜十七世紀にかけて拡大、発達した都市である。

デンハーグが政治・司法・行政機能の中心であるのに対し、アムステルダムは経済の街である。主要な河川や運河を中心に、非常に計画だてて都市形成が行われ、近代都市計画の元祖といわれる。また、堀割や運河を中心に街が形成されている点から、大阪や東京とも同じ骨格を持つ都市といわれている。

運河、運河沿いの道路、建物から構成される市街は、並木道などもあり、非常にアメニティに配慮された都市空間であり、十五〜十七世紀という時代を考えると、その先進性は驚かされる。

倉庫やカフェの建物には、建築年度が記さ





淡水の運河に引き上げ、運河沿いの倉庫に物資を運ぶことができた。その動力は風車や馬、そして人間だった。人力で動かすものは車輪のなかに人間が入って回した。

都市内部にある運河沿いの倉庫で現在も残っているのは、東インド会社の倉庫である。その一つが、ホールン市長の自邸になっている。当時は、インドネシアや長崎まで運ぶ輸出用の荷や貿易で運ばれてきた荷が納められていた。全長は五十メートルもあり、その半分の二五メートルを住宅として使っていると市長は話してくれた。倉庫の内部は現在住宅用に改装されてしまったので、滑車も外されて倉庫としての機能は失っている。市長は日本びいきなのか、家の中は和をテーマにしたインテリアで彩られていた。

東インド会社で栄えた頃、穀類はオランダが世界から輸入し、ヨーロッパ全域に供給していた。石はスウェーデンやドイツ、スイスから輸入している。木材はノルウエーから輸入され、主にホールンに集められた。ホールンの港には、巨大な貯木場があり、造船所は海から見て右側にあり、船のメンテナンスの役割ももっていた。

舟運で栄えたホールンには、かつて船乗りのための宿泊施設が多くつくられていた。町の中に入るタワー（城門）の周辺に宿泊施設があった。その他にも、町外れ、港のあたり、現在のホールン駅など、計五ヶ所に集中して設けられていた。一ヶ所につき七、八軒の宿があり、それらは下が飲み屋で、その上が宿という形式がとられた。これは、アムステルダム

と同じだ。これらの宿は、船乗りたちは逃げられないよう、閉じ込められるようにそこに集められ、船が出るまで待機するために使われたのである。今でも建物は残っているが、現在はその多くがカフェとして使われている。

湖から戻り、多くのヨットが停泊する入り江の奥に進むと、水門が見えて来た。この水門は手動式で、船を見るなりおじさんがハンドルを回して水門を開けてくれた。ヨットの小さな旅を終え、いよいよ陸上での本格的な調査の開始である。

### 赤の広場から町を歩く

船を降りた私たちは、初期の港の名残を残す運河から、町の中心である広場へと向かった。かつての港からは細い道を抜けて広場に出られる。この道を港から荷揚げされたチーズ、魚、りんごなどの物資が、中心の広場に持ち込まれて取引されていた。現在この道は、人通りも

まばらであるが、かつては町にとって重要な道だったのである。細い道をさらに進むと、市庁舎が目飛び込んでくる。広場の右手には計量所が見える。昔と変らない空間体験を私たちができるのも、古い町並みが残るホールンだからこそである。

町が発展する段階で、まず尾根道（堤防）と港へ行く道の交差する場所に、人々が集まる広場がつくられた。広場には市庁舎や計量所などの行政機関が集中し、まさしく町の中心をなしていた。レングを敷き詰められたこの赤の広場（Rode Steen、「赤い石」という意味）には、赤レンガがあり、死刑がここで行われていたことの証を今も伝えている。

市庁舎は現在博物館となっているが、建物は当時のままの姿で広場に顔を向けている。広場では定期的に市場が開かれ、いつも活気に満ちあふれている。私たちが訪れた時には、ちょうど車の市が開かれており、多くの人が広場に集まってきた。

一階はビールなどの飲料。二階、三階が織物や陶器など、屋根裏には穀物が保管されたオランダでは、航海中にも保存できる飲料用水とするため、穀類を輸入し、ビールを醸造していたという。

倉庫内の階段は、狭く急勾配なため、荷物の搬入は、建屋の最上階に取り付けられた滑車が活用された。滑車は、倉庫が集合住宅に転用された現代も、引越しの時に活用されるという。興味深かったのは、近代建築の集合住宅にも、装飾として滑車をかける杭がつけられ、周囲の倉庫街との調和を図る工夫がみられることである。住宅用の土地面積が限られているアムステルダムでは、天井の高さが住宅の質やステイタスを表わす基準となり、借家の家賃も、平米数でなく、容積＝立米で決められているという。

調査のメンバーは、みんな「面白そうだし見てやろう」、「どうして？どうなってるんだろ？」という好奇心・探求心に溢れており、「好きなこと、自分がやりたいこと」へこだわりの調査や行動に落とし込んでいく姿勢。この楽しさにはいつい引き込まれてしまった。

左上：少し内陸に入った、水門を抜けた運河の奥に東インド会社の倉庫群。

下：赤の広場。中央の大きな建物が、ベルギー産の砂岩でつくられたかつての計量所。



from Rode Steen to Appelhaven in Hoorn in Nederland





ていた。広場のにぎわいはイベントの時だけではない。普段の時でも、広場はオープンカフェでくつろぐ人たちが、立ち話をする婦人たちや遊ぶ子供たちの姿があり、いつも楽しい雰囲気か漂っている。ベルギー産の砂岩でつくられた計量所は、当時の面影を残しながらカフェに

姿を変えている。室内には当時使っていた秤がインテリアとして飾られ、計量所であったことをさり気なく来訪者に伝えている。この建物は、交易によって得た収益で、一六八〇九年に建築家ヘンドリック・デ・ケイゼルによって新しく建て替えられたものである。

広場からは放射状にいくつもの道が走っている。このことから赤の広場がいに町の中心であったがわかる。その通りの一つが教会通りである。その名の通り教会があるのだが、現在は驚いたことにベビー用品や家具を売るショッピングセンターとアパートになっている。しかも信者が増えればまたもとに戻せるように、内装は教会そのままにされているのは、なんと柔軟な発想なのだろうか。この通りには、茶、タバコ、香料、コーヒーなどを売る店があり、東インド会社時代からの結びつきの強さを伝えている。

ホールンには、交易で活躍した商人たちの住宅が十七世紀そのままの姿で町並みを形成している。

最も栄えた十七世紀、ホールンには約二万人が暮らしていた。北海運河が開削されたこともあり、その後繁栄は続かなかった。一九〇〇年頃には、およそ一万人に減少する。

通りのなかには、運河を埋め立ててつくられたものがある。十三世紀頃のホールンはまだ運河の水を飲料水としていたが、人口が増えるにつれて運河は上水の他に下水機能も同時に持つようになり、運河の埋め立てが進む。運河から放たれる悪臭のために、住民たちが自ら資金を出して埋めたこともあった。運河を埋め立てる時は、完全に埋めてしまおうのではなく、運河にフタをするように埋め立てる。ヘリツランド通りはその一例である。下水路となった運河が海に出る所に

風車が置かれ、その動力で水を汲み上げて汚水を海へ流していた。フタをされた運河は、時には消火用の水としても使われていた。

川や運河の水を飲料水として使えなくなったホールンでは、雨水を地下に溜めてそれをろ過してポンプ（井戸）で汲む方法が採用されていった。金持ちは個人で井戸を持つことができたが、一般の住民は教会や市役所にあった共同井戸を利用した。現在は下水や上水工事の時に取り払われてしまったものが多いが、丹念に見ていくと所々に井戸の名残りがあふ。水と戦いながら、強かに水と関係を探り深めていったホールンの人たちの歴史が、井戸の痕跡から伝わってくる。

## ヴェネツィアとアムステルダムから何を讀むか

かつて舟運で栄えた日本の都市は、海や川からの視線を意識した豊かな表情をすっかり失っている。江戸時代、これらの都市の最も活気に満ちた場所は水辺にあった。だが日本では、水際が単一の用途として利用される傾向が強く、物揚場がつくられ、蔵が建ち並んだ。ヴェネツィアやアムステルダムのように、運河の側に広場、美しい邸宅・住宅、物揚場、市場など多様な用途の建物が建ち並び華やいだ空間をつくることはなかった。近

代に入り交通モードの主流が舟運から陸上に代わると、日本のように単一用途として水際が利用されていた都市では水辺の価値が忘れられた。水際空間の多くが新しい機能に置き換えられ、あるいは見捨てられたのである。

私たちは三年間、舟運で栄えた日本の都市を調査してきたが、そのほとんどが水辺の表情を失っていることに驚かされた。水際は、都市と海や川との関係を断ち切るかのように高い護岸で覆われてい

る。このような状況をいかにして乗り越えることができるか。それをテーマに「水の都」として生き続けるヴェネツィアとアムステルダムを中心に調査を行った。

ヴェネツィアでは、現在でも歩く以外人や物の移動は船である。水と深く結びついたこの歴史都市は、今も健在である。ヴェネツィアは完全に観光の町となったかのように思われがちだが、今回の調査で実は生活に密着した舟運機能がしぶと

く生き続けていることがわかった。ヴェネツィアの「水の都」としての深みはそれによって維持されている。

早朝から日が沈むまで調査していると、運河から生活物資が次々と運ばれ、住民の足として水上バスやゴンドラの渡しが活躍している場面に出会う。車社会を排除し続けたからこそ、ゆったりとした生活が持続できているように見える。ヴェネツィアに車を持ち込み、道路を広げ、橋を架け替えようとは、もはや誰も思わ



ない。むしろ、この町の水辺空間の豊かさを世界の色々な都市が、そのウォーターフロント開発に取り入れようとしているし、ヴェネツィアに習って、旧市街をできるだけ歩行者空間化しようという動きを活発に見せているのである。

ヴェネツィアは舟運で栄えた都市であるが、日本のように運河沿いに蔵や倉庫が林立することはなかった。水辺が港湾機能を持ちながら、運河と一体となった魅力的な生活空間がつくられた。カナル・グランデ沿いに華麗なパラッツォが並ぶ都市景観は、数世紀の間、都市の文化を表現し続けてきた。そればかりではなく、私たちが調査した広場には、運河と結びついた空間の演出と都市の機能を読み取ることができた。運河沿いのポルティコは、単に通り返ける水際の通路というだけではない。機能的要請から生まれたこのポルティコが、広場を囲む壁面に絶妙の変化を与えている。そしてヴェネツィアは、先人が積み重ねてきた都市文化の厚味を生活の場として大切に



ブラーノ島、北側のラグーナから入るメインの運河の入口。

てきたからこそ、いつまでも「水の都」としての輝きを失わないのである。

一方、アムステルダムは、都市の発展とともに港湾機能が都市の外側へ移された。その結果、舟運と深く結びついて成立していた運河や建築は本来の機能を失うことになった。にもかかわらず、アムステルダムの運河や建築のほとんどは黄金の十七世紀の姿を今もとどめている。

運河は、観光船ばかりでなく、地元の人や学生たちが運転するモーターボートが行き交い、結婚披露パーティーや船上でピアノを弾くパフォーマンスも水辺の洒落れた雰囲気を生んでいる。思い思いに運河の使い方を楽しんでいる姿には、水との深刻な戦いを克服するだけでなく、楽しみに転化するしなやかさを感じる。アムステルダムでは車が多く見られるが、それを上回るほど船の数が多い。不動産屋の店先は、クルーザーやヨットの売買広告でぎわっている。運河沿いにはハウスボートがそこかしこにあり、水上での生活を楽しんでいる。

十九世紀以前に開発されたアムステルダムの旧市街には、新しい建築を見かけることはあまりない。アムステルダム市が都市景観を保存するために、特例を除いて建て替えが許されていないからだ。とはいえ、建物がかつてのままの機能を維持し続けているわけではない。私たちが調査したホテルは元々倉庫機能を備えた住宅であったし、古い倉庫群の多くは住宅やオフィス、店舗などに転用され外観だけが保存さ



アムステルダム、ヨルダン地区。護岸は、赤煉瓦を積み上げたもの。

私たちは、身近かな交通手段として船を考えなくなってしまう。同時に、水際が物流空間に特化された場所から抜け出せないまま今日まで至っている。これら二つの問題は、舟運で栄えた都市に共通する。目先の利便性だけでなく、都市空間がいかに退屈で魅力のないものであるかが、ヴェネツィア、アムステルダムと日本の現状を比較することでより鮮明に見えてくる。近代の日本人は水との戦いから水を制御することに専念しすぎ、水と楽しむことをすっかり忘れていた。ヴェネツィアやアムステルダムから、水と戦いながらも水と楽しむ環境をつくるという知恵や発想を私たちも学ぶ必要がある。

れているのである。アムステルダムの古い町並みは、決して古臭さを感じさせない。むしろ現代的な意味を付加されて、生き活きとした表情を見せている。しかも、古い建物にとられたレストランやカフェは、運河沿いにオープンテラスをつくり水辺との関係を深めている。

建物の外観を活かして用途を転用する考えは、日本でも個々の建築に少しずつ見られるようになったが、失われた舟運を現代的な機能や意味に置き替えて水辺空間を再生する動きは見られない。舟運とともに存在した運河や町並みが、柔軟な発想で新たな「都市の水の文化」の舞台となることを、アムステルダムの姿から感じ取れるのである。

#### 岡本哲志 氏プロフィール

岡本哲志都市建築研究所代表  
一九五一年生まれ。法政大学工学部建築学科卒。都市の水辺空間に関する調査・研究に永年携わる。丸の内・日本橋・銀座などの調査・研究プロジェクトに関わり、都市形成の歴史から、近代都市再開発の問題や都市の「定着、流動」と都市の活力や創造力の関係性を検証している。著書に、「水辺都市 江戸東京のウォーターフロント探検」（朝日新聞社、一九八九年）、「水の東京」（共著、岩波書店、一九九三年）等がある。

監修：陣内秀信、岡本哲志

執筆：陣内秀信、岡本哲志、難波勉、

岩井桃子、小田知彦、降屋守

図版作成：難波勉、岩井桃子、

小田知彦、降屋守



## 編集後記

今回から各地の「水の文化楽習」の実践例を紹介して参ります。何事も、まずフィールドに出るのが大事。これが『水の文化』編集部のお神です。今後、いろいろな事例を取りあげていきますので、ご期待下さい。

陣内秀信チームによる「舟運から都市の水の文化を探る」も、現在、膨大な資料をまとめている真っ最中です。この研究の「発見は何か」「現代へのメッセージは何か」。身近に感じていただければ幸いです。

ミツカン水の文化センター機関誌

## 「水の文化」第8号

発行日 2001年（平成13年）6月

発行 ミツカン水の文化センター

〒475-8585 愛知県半田市市村町2-6

株式会社ミツカングループ本社広報室内

電話 0569(24)5087

《お問い合わせ・ホームページアドレス》

ミツカン水の文化センター 東京事務局

〒143-0016 東京都大田区大森北2-2-10・4F

電話 03(5762)0244

FAX 03(5762)0246

<http://www.mizu.gr.jp/>

ミツカン水の文化センター