

イスタンブールの水辺都市

山下, 王世[訳] / 法政大学大学院, エコ地域デザイン研究所
海外研究プロジェクト[編] / 西村, 弘代[編] / ゼイネップ,
クバン / 鶴田, 佳子

(出版者 / Publisher)

法政大学大学院エコ地域デザイン研究所海外研究プロジェクト

(開始ページ / Start Page)

1

(終了ページ / End Page)

40

(発行年 / Year)

2008-02

国際研究セミナー

イスタンプルの水辺都市

法政大学大学院エコ地域デザイン研究所
海外研究プロジェクト

はじめに

本報告書は「法政大学大学院エコ地域デザイン研究所」において2006年11月6日（月）に開催し国際研究セミナーの発表内容をもとに作成されています。この国際研究セミナーでは、「イスタンブルの水辺都市」と題し、ゼイネップ・クバン氏、鶴田佳子氏に発表していただきました。

現在、イスタンブール工科大学にて教鞭をとられているゼイネップ・クバン氏は、イスタンブール大学文学部で考古学ならびに芸術史を学ばれた後、イスタンブール工科大学大学院に進学されました。イスタンブール工科大学では1987年、建築学部建築史コースの研究助手に着任、その後は大学でのお仕事の傍ら、リキユア地方を中心とした摩崖墓に関する研究成果をまとめられ1997年、博士号の学位を取得されました。1995年から2005年にはトルコ南西部マルマリス、クラン湖周辺での考古学調査を実施されるなど精力的な活動をされています。この調査では、神殿、祭壇、劇場、そして用途未特定の複数の建造物を発見され、近年はこの学術調査の成果のとりまとめにも追われていらっしゃいます。

今回の国際研究セミナーでクバン氏は、「イスタンブール—都市と水との歴史的関係性—」と題して、水辺都市イスタンブールに関するご発表をしてくださいました。イスタンブールの歴史は長く複雑で、発生から現代までを扱うことは容易ではありません。しかしクバン氏はとくにご専門である古典古代の都市の構造をふまえた上で、ビザンツ時代、オスマン時代、そして現代に至るまでイスタンブールが水辺とともに歩んできた道のりを丁寧にもとかれており、大変興味深い内容となっています。

続く鶴田佳子氏の講演では、「水辺都市イスタンブールにおける歩行者空間の魅力」と題して現代イスタンブールの様々な歩行者空間が紹介されています。イスタンブールに住む人々がボスポラス海峡、マルマラ海、金角湾の水辺で過ごすことをいかに楽しんでいるのか、そしてそれらを日常生活にどのように取りこみ、共に過ごしているのかが示されています。鶴田氏がこれまでの現地調査で収集されてきた貴重なデータが盛り込まれている点も見逃せません。長年、イスタンブールをはじめトルコ国内の様々な街を歩き、調査されてきた鶴田氏ならではの視点で語られている貴重な発表内容となっています。

最後になりましたが、第一線でご活躍のクバン氏の来日と学術講演会の開催は、陣内秀信先生ならびに鶴田佳子氏の多大なるご尽力により実現しました。このような貴重な機会を設けてくださいました両先生に心から感謝申し上げますとともに、今後、トルコと日本の学術交流がさらに促進されますことを願ってやみません。

山下王世
東京外国語大学

目次

はじめに p3

イスタンブール都市と水の歴史的関係性 p5

ゼイネップ・クバン

0. 挨拶

1. ギリシャ都市ビュザンティオン

2. ローマ時代

3. ビザンツ時代初期

4. ビザンツ時代後期

5. オスマン朝初期

6. オスマン朝最盛期

7. オスマン朝チューリップ時代

8. オスマン朝末期

9. 近現代

10. 質疑応答

水辺都市イスタンブールにおける歩行者空間の魅力 p25

鶴田佳子

0. はじめに

1. イスタンブールの都市構成

2. 歩行者空間の形態

3. 水辺都市としての魅力

4. まとめ

付録；イスタンブールの地図 p39

おわりに p40

講演者略歴



イスタンブール都市と水の歴史的關係性—
Istanbul's Historical Connection To Water

ゼイネップ・クバン
Zeynep Kuban

0. 挨拶

「こんばんは」。陣内先生、ご紹介いただきましてどうもありがとうございました。この研究会に招待していただいてとても嬉しく思っています。また、鶴田さんにはイスタンブールから日本に来るために細部に亘りいろいろ助けていただきました。ありがとうございました。

イスタンブールは大きく分けて二つの大陸をもっています。東側がアジア、西側がヨーロッパです。非常に古い歴史をもっており、紀元前7世紀にはじまる都市です。大きな特徴は、マルマラ海と黒海を結ぶボスポラス海峡があるということ、常に港湾都市であり続けてきたこと、そして海と共に現在まで一緒に歴史を歩んできたことだといえます。

1. ギリシャ都市ビュザンティオン

イスタンブールはとても大きな都市で現在 1500 万人の人口を抱えています。ギリシャの植民都市であるビュザンティオンに始まります。水という要素と共に発展してきたということがイスタンブールの興味深い点です。

図2の三角形の部分が、トルコ語で「歴史半島」と呼ばれるいわゆる旧市街、歴史地区です。そして現在、トプカプ宮殿のある場所に紀元前7世紀、先述のギリシャ植民都市ビュザンティオンがありました。

ビュザンティオンのあった場所には現在、何も残っていないため、博物館に行かない限りその痕跡を見ることは出来ません。しかし地形からここがアクロポリス、小さな丘であったことがわかります。アクロポリスには劇場がありました(図3右上部)。図4はそれぞれ東、北からかつてのアクロポリス付近を見たものですが、小高くなっているのがわかると思います。イスタンブールに来た船が出会う最初の風景は、港のそばにある倉庫街の様子でした(図3上部分)。しかし、古代都市に関する痕跡は、港のあった場所にはありません(図5)。現在、発掘品は博物館に所蔵されていますが、しばらくすると所蔵されていることも



図1 イスタンブール鳥瞰写真

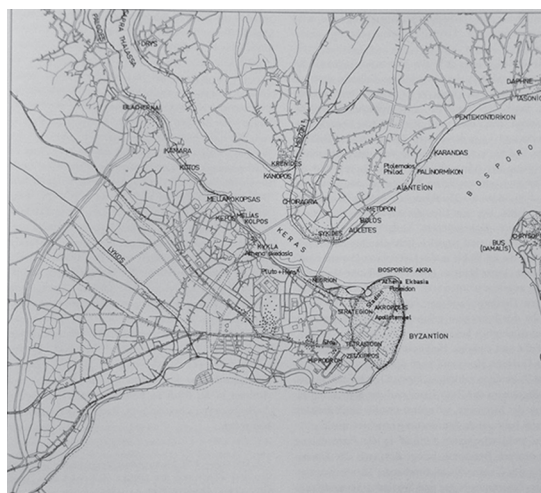


図2 ビュザンティオンの地図

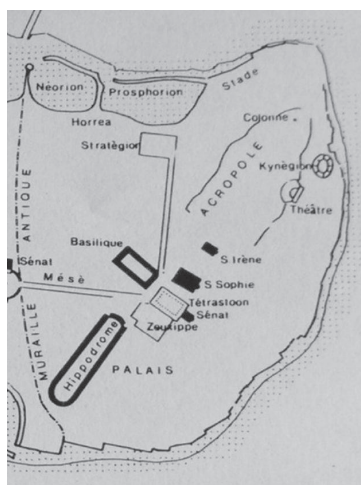


図3 ビュザンティオン都市域



図4 東、北から見たかつてのアクロポリス



図5 かつてのアクロポリス鳥瞰
(現在のトプカプ宮殿にあたる)

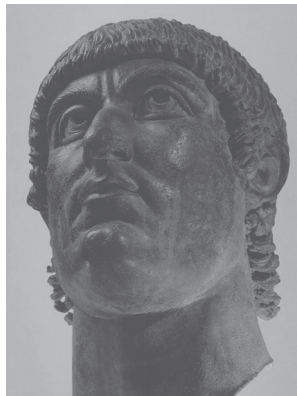


図6 コンスタンティヌス大帝

忘れられてしまうかもしれません。それほどイスタンブルは急速に変化していく都市なのです。

ギリシャ植民都市ビュザンティオンはマルマラ海から黒海への通過点であることから、この植民都市は外国船から10%の通過税を徴収し富を得ていました。また、当時のコインに魚の絵が多数描かれており、魚が大量に獲れていたことがうかがわれます。当時から海は食料を得る場でもあったのです。図2から金角湾、ボスポラス海峡、マルマラ海、そして歴史地区の位置を把握していただければと思います。ギリシャ植民都市ビュザンティオンでは、南側には港はなく、北側にありました。北に上がっていくと黒海につながり、南はマルマラ海につながります。この二つの海をつなぐ位置にボスポラス海峡はあるのですが、このボスポラス海峡というのは非常に潮の流れの激しいところです。そのため、船が廻ってきて金角湾に入り込むのが難しいのです。しかし一旦金角湾に入ってしまうと非常に潮の流れが落ち着いているので、当時はこの少し金角湾にはいったところに港ができていました。

2. ローマ時代

330年に古代ローマ帝国のコンスタンティヌス大帝が即位しました。その前後で様々な建設活動が行われており、最初の都市の構造を決めたのはこの人物だったといえるでしょう(図6)。イスタンブルはこの時代コンスタンティノポリスと呼ばれ、ローマ帝国の首都になりますが、ビュザンティオン時代につくられた港はそのままでした。そして宮殿、ハギア・ソフィア大聖堂、行政地区がありました。この時代に非常に重要なのが、都市の骨格である二本の大通りがつくられたことです。現在でもこの通りは使われていることからわかるように、軸線は時代を越えて残っています。また、コンスタンティヌス大帝はこの都市を14の地区に分けました。そこで重要なのは13個目のペラと呼ばれる地区です。「ペラ」というのはペルシア語で「対岸」を意味する言葉です。これによってイスタンブルという街がヨーロッパ側において、金角湾を隔てて、歴史地区、そして対岸のペラ地区、という現在にも残る二つの地区に分

けられました。

ペラ地区の特徴としては、外国人が昔から好んで住む地域でありギリシャ正教徒、カトリック教徒など、キリスト教徒が住んでいました。オスマン時代になってもそれは変わらず、現在でも外国人がイスタンブルに住むということになるとペラ地区を選ぶ人が多くいます。

3. ビザンツ時代初期

コンスタンティヌス大帝の市壁は図7にあるとおりです。その後、4世紀になってテオドシウス帝が建設した頑丈な市壁が図8に示されているものです。その市壁の中で街が栄えるという構造は1950年まで変わることはありませんでした。テオドシウス帝が行ったもう一つ重要なことは軍事目的と商業目的の港をそれぞれ一つずつ開いたことでした。当時パンを無料で配るといふ政策があり、そのパンの原料である小麦がエジプトから運ばれていました。エジプトから運び込む場合、金角湾へ回り込むよりは南側の港のほうが使いやすいということもあって、テオドシウス帝の時代には南側の港が非常によく使われるようになり、周辺には倉庫がたくさん建設されます。それに伴い、港からパンを作る工房に小麦を運ぶ道や、作ったパンを配る道といった流通形態が整備されていきました。その一方で、金角湾の方は船の出入りも少なくなり静かになっていき、そのうちに造船所がつくられ、新たな役割を担っていくようになります。また南側の港も、エジプトから小麦が届かなくなると次第に廃れ、再び金角湾が使われるようになっていきました。

最近の動きとして、イスタンブルでは日系企業によってアジア側とヨーロッパ側を海底で結ぶ海底トンネルが建設されています。海底トンネルの工事の過程で南側の港が発見され、今まさに11～12世紀の船が発掘されています。また当時のゴミの埋め立て地でもあったことがわかり、考古学者たちが埋め立てられていたゴミを懸命に分析しているところです。発掘されたものは考古学博物館に所蔵される予定です。

歴史地区の周りには市壁がめぐらされています。陸地の

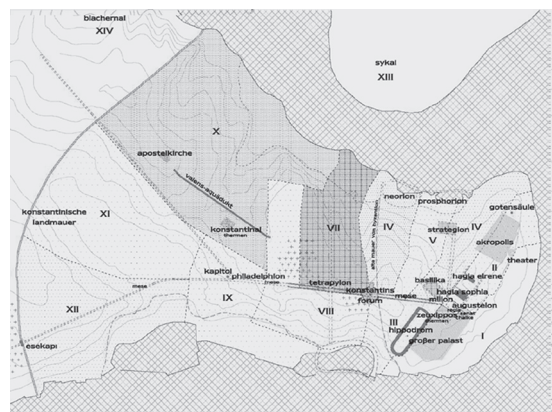


図7 コンスタンティヌス大帝による14地区の形成

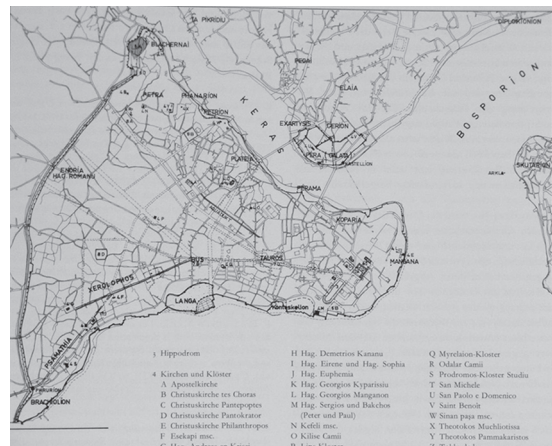


図8 テオドシウス帝の市壁と港



図9 海に面した宮殿の復元図
(ブコレオン宮殿)



図 10 図 9 の現在の様子

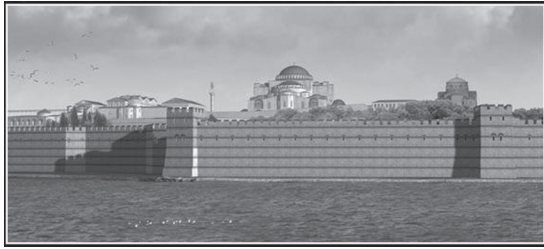


図 11 別の角度から見た海に面した市壁の復元



図 12 アヤ・ソフィア博物館のシルエット



図 13 ハギア・ソフィア大聖堂
(アヤ・ソフィアからミナレットを取り除いたもの)

部分は非常に頑丈につくられていますが、海に面したところは逆に薄くつくられています(図 9~11)。そして金角湾の入口には、船が入れないように鎖がしてありました。当時、油と硫黄を混ぜてつくられたギリシャ爆弾というものが開発されていたのですが、攻撃してこようとする船にこれを投げ入れれば、その船は燃えてしまって必ず沈没させられるという自信があったので、海側の壁は薄めにつくられていたということです。

現在でも言えることなのですが、イスタンブルでは住居内部から外の景色を見るということを重要視します。現代では部屋からよい景色が見えるか見えないかで賃貸料にもかなり差があるようです。この 400 年ほどの間にも景色の良いところに宮殿がつけられたり、住宅がつけられたりしたのではないかと考えられています。宮殿を再現した絵画(図 11)からは、水が市壁のぎりぎりまで迫って描かれていることがわかります。こうした状況は 20 世紀まで続きました。

現在のイスタンブルにおいてミナレットは都市のシルエットを形づくる重要な要素になっていますが(図 12)、イスラーム化以前のビザンツ時代にはミナレットはもちろんありませんでした。一般市民の住宅は非常に小さい建物でしたので、現在のアヤ・ソフィア博物館からミナレットを取り除いた図 13 のような大きなヴォリュームを持つ宗教建築がこの当時の重要な都市構成要素のシルエットをつくっていたといえます。

4. ビザンツ時代後期

10~12 世紀に入ると、イスタンブルは非常に多くの人が行き交う都市となりました。黒海へ向かう船やアフリカ方面からイスタンブルに来る船などが積荷を載せたり下ろしたりと混雑し、賑わいのある都市であったといえます。

ベンジャミンという 12 世紀の人物が次のようにイスタンブルを描写しています。

『非常に多くの商人のいる街である。その商人たちは、バビロニア、スーダン、アラビア半島、イラン、エジプト、ロシア、ハンガリー、イタリア、スペインなど様々な国が

ら来ていて、非常に活気のある街である。これらの商人たちは海路で来る者もいたし、陸路をつかって来る者もいた。これほど賑わいのある街は、ここイスタンブルとイラクのバグダード以外にはないだろう。』

このように多くの外国人商人が来ていた中で、イタリア人は9世紀以来、小さなイタリア人地区をつくって商業に従事していました。ペラ地区にはジェノヴァ人が居住し、海に面したところにある市壁と海のわずかなスペースにたくさんの倉庫がつくられていました(図14)。

現在、金角湾には3本の橋が架かっていますが、ガラタ橋とアタテュルク橋の間あたりにアマルフィから来た人たちや、ピサ、ヴェネチアから来た人たちが住んでいました(図15)。一方、ジェノヴァ人が居住していたその対岸のペラ地区には、行政地区があり、重要な建物が建てられていたことが文献資料からわかっています。ジェノヴァ人とヴェネチア人は非常に仲が悪かったと同時に、ヴェネチア人があまりにも力を持ちすぎていたこともあって、ビザンツ帝国もヴェネチアの動向を非常に気にしていました。こうした中、第4次十字軍が開始されますが、第4次十字軍の後もヴェネチア人はこの地区に15世紀まで居続きました。

15世紀に書かれた旅行記にはヴェネチア人の住んでいた地区についてこのような記述がされています。『商業エリアは海岸に面する門に近いところにあり、そこからペラと呼ばれる対岸が見えました。小さな船が到着し、荷の積み下ろしをする場所がまさにここでした。市壁と海岸の間のスペースには非常に多くの倉庫と店舗がありました。商人たちは自分が持ってきた商品をそこで売ります。』

5. オスマン朝初期

図16の二人の人物はイスタンブルにとって非常に重要な人物です。右側が前述しましたコンスタンティノポリスをつくりあげたコンスタンティヌス大帝です。そして左側はオスマン時代のスルタン、メフメト二世で、イスタンブルを征服してこの街を帝都とした人物です。

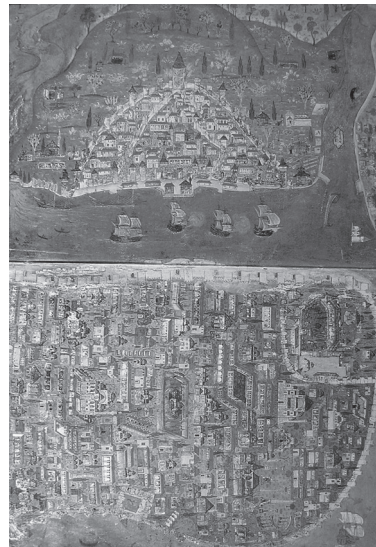


図14 16世紀に描かれたイスタンブルの絵



図15 イタリア商人の出身地ごとの居住区



図16 メフメト二世(左)とコンスタンティヌス大帝(右)



図 17 モスクへの転換 (図 13 との比較)

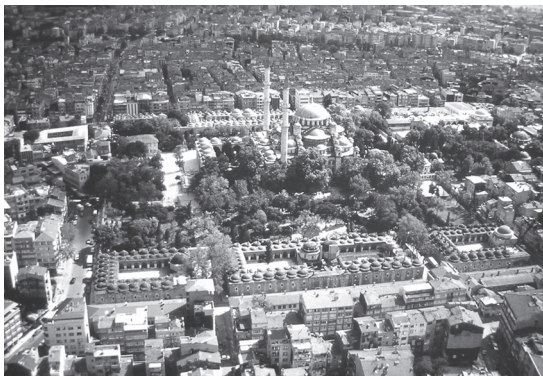


図 18 メフメト二世のモスクとその複合体



図 19 イェディクレ鳥瞰



図 20 グランド・バザール鳥瞰

オスマン時代になっても、造船所が主であるという金角湾の使い方、活発な港の様子、そして海の景観を重要視する姿勢は変わりませんでした。メフメト二世はイスタンブルを征服後に最初の宮殿をつくりますが、その後すぐにギリシャ植民都市ビュザンティオンのあったアクロポリスに宮殿を建て直しました。今では最初の宮殿は残っていません。

オスマン時代に入りイスラーム化すると、ハギア・ソフィア大聖堂はモスクに変えられます。内部にはさほど大きな変化は見られませんでした。ミナレットが建てられたことで都市のシルエットに大きな影響を及ぼしました。中央にドームがあり、その両側に鉛筆型のミナレットがあるという構成はバランスを非常によく考えてつくられています (図 17)。

ビザンツ時代には歴史地区とペラ地区というようにヨーロッパ側だけで話が進んできましたが、オスマン時代になるとアジア側のウスキュダルというところにも都市が広がっていきます。もともとウスキュダルには古代から街があったという痕跡はあるのですが、オスマン時代に入り、イスタンブルが拡大していく中で本格的にイスタンブルの一部に組み込まれていったわけです。

メフメト二世の時代、教会堂をモスクに変えただけでなく新たにモスクが建てられました。図 18 はメフメト二世が自分のために建てたモスクで、丘の上に建てられています。海からよく見えるようにという配慮があったものと思われるが、このようにローマと同じく“七つの丘がある街”といわれるイスタンブルの丘の上にはスルタンが自ら建てた特に重要なモスクが見受けられます。また、イェディクレにある市壁門は、他民族の征服を防ぐためにやはりこの時代に建てられました (図 19)。

有名なグランド・バザールがある地域はオスマン時代に入る前から商業地域でした。メフメト二世は先ず、ここに二つの商業施設をつくり、周辺にモスクを建てました。それはこの商業地域という特色を変えることなく、同時にムスリムが入っていきやすいように考慮した結果でした (図 20)。

6. オスマン朝最盛期

図 21 は 16 世紀に描かれたものです。オスマン朝の最盛期に君臨したスルタンであるシュレイマン大帝はオスマン朝最初の造船所をこの金角湾に建設しました。それはここが工場地帯になる第一歩を踏み出した時期ともいえます。アジア側のウスキュダルの辺りにも船が停泊するようになり、大きな船だけではなく、人を渡すための小さなボートなどの職業組織が出来上がったのも 16 世紀半ばであることが文献からわかります。図 22 は 18 世紀の金角湾の絵ですが、この中にも造船所が描かれています。図 23 は図 22 よりもあとの造船所の様子です。

メフメト二世同様、シュレイマン大帝も丘の上にスュレイマニエ・モスクと呼ばれるモスクを建てました（図 24）。オスマン時代には、中心にあるモスクだけでなく、その周りにイスラーム学院（メドレッセ）や公衆浴場（ハンマーム）といったものが一緒に建設されました。この一例として、ペラ地区トプハーネにあるクルチ・アリ・パシャ・モスクが挙げられます。このモスクはクルチ・アリ・パシャという人物が建てたのですが、ペラ地区は前述の通り外国人地区でした。クルチ・アリ・パシャはもともとカトリック教徒のイタリア人でした。しかし後にイスラームに改宗してオスマン朝の高官という重要な職務に就きこのモスクを建設しました。イタリア人であったためにこのペラ地区に自分のモスクを建てたかったのだと想像されます。ちなみにトプハーネとはこのモスクの北にある大砲を造る工場のことです。モスクと共に海沿いに位置しており、原材料を船で運んできて大砲を造っていました。



図 21 図 14 の拡大図

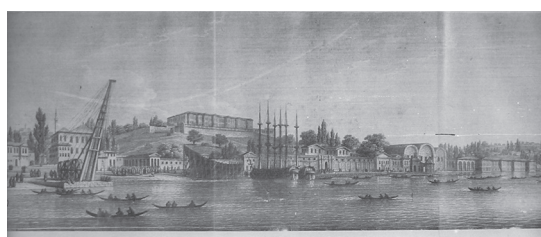


図 22 18 世紀の金角湾



図 23 造船所の様子



図 24 スュレイマニエ・モスク



図 25 トプハーネをボスポラス海峡から見た絵



図 26 ウスキュダルの海に面して建てられたモスク



図 29 糸杉が植えられた墓地から金角湾を臨む

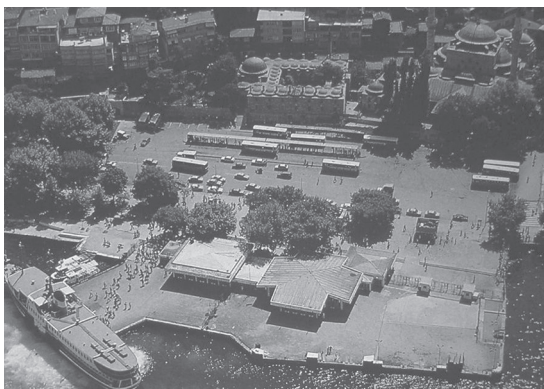


図 27 ミフリマフ・モスクとウスキュダルの港

アジア側のウスキュダルにも海に面した丘の上にモスクが建設されました。これらは 15、6 世紀に建てられたものです (図 26)。最も海に近いモスクはミフリマフ・モスクというシュレイマン大帝の娘のモスクです (図 27、28)。このモスクはウスキュダルの船着場のすぐ目の前、海沿いに建てられています。このようにしてウスキュダルの海沿いはイスラーム化されていきました。そして丘の上には図 29 のように糸杉がたくさん植えられたイスタンブール最大のカラジャ・アフメト墓地が形成されていきます。

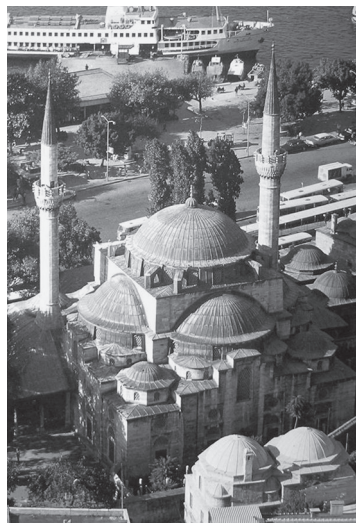


図 28 ミフリマフ・モスク

7. オスマン朝チューリップ時代

18世紀以前のオスマン朝は日本の鎖国状態と似ていて、外国との戦争や商業的な関係はあったものの、文化面においては独自のオスマン文化を育んでいました。しかし18世紀になると西洋化が始まります。パリに何度か大使を送り西洋の様子を偵察させ、ヴェルサイユなどのフランスの建築事例を持ち帰り建築や装飾に大きな影響を及ぼします。これにより西洋的な宮殿が金角湾の海沿いにいくつか建てられるようになります(図30～33)。この大使は建築様式と共にもともとトルコに自生していたチューリップの球根を逆輸入のような形で持ち帰ったことから、この時代は後にチューリップ時代と呼ばれるようになります。

チューリップ時代はフランスの庭園の影響も受けたと同時に、イランのイスファハーンのような都市の建築文化からも影響を受けた時代でした。運河が造られ、階段状のゆるやかな滝が造られるなど(図34)、海沿いに宮殿を建てるといったことだけではなく都市生活に積極的に水を取り入れていく姿勢が見られるようになります。イスタンブルの歴史地区には水源がないため、ローマ時代、オスマン時代といつも都市の外から水をもってこなくてはなりません。ローマ時代には200km外側から水道橋、水道管を伝って街に水をもってきていました。水道橋は4世紀、テオドシウス帝の時代に建てられましたが、オスマン時代に入ってもローマ時代に使われていた水道の施設を修理しながら大事に使われ続けていました。その一方で16世紀には、シュレイマン大帝が建設した水道橋のように新しい水道橋も建てられました。



図30 西洋からの影響(運河を取り入れた庭園)

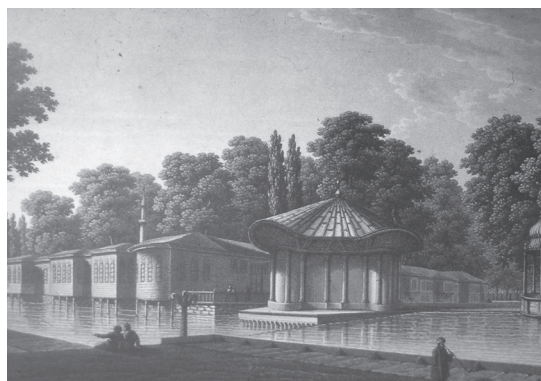


図31 西洋からの影響(水で取り囲まれた施設)

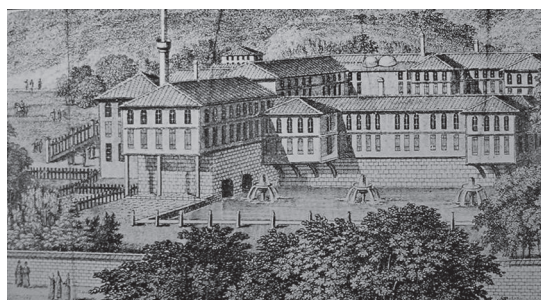


図32 西洋からの影響(水に面した宮殿)

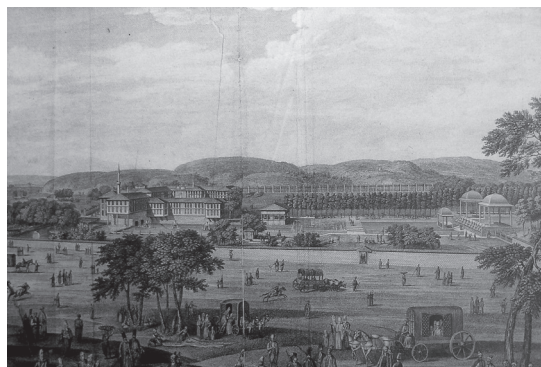


図33 西洋からの影響(水に面しピクニックできる草地)

18世紀、チューリップ時代にはダムが新しく建設されるなど、給水施設が頻繁に建設されます（図35、36）。それまでも給水施設はあったのですが、小さく実用的なものがほとんどでした。しかし、この時代になると広場の真ん中に小さな建築物といってもいいほどの給水施設が建てられるようになります。それらは非常に多くの装飾が施され、詩なども書かれました。西洋化の影響ということで、ヨーロッパのバロック時代の泉などを思い浮かべる人も多いかもしれませんが、それだけではなく、ダムや水道橋といった給水施設により街中でも小さな泉や蛇口をひねると貴重な水を得ることができる施設がつくられていました。



図34 運河の端につくられた階段状の緩やかな滝



図35 給水施設の建設（ダム）



図36 給水施設の建設（水道橋）

また、金角湾沿いには木造の宮殿がいくつか建設されました。それとともに金角湾のまわりでは贅沢な生活を楽しむといった風潮が生まれました。この宮殿は国民の税金を使って建てられたという経緯から、その贅沢さが仇となり、反乱が起きます。そして1820～30年の間に全てが燃やされてしまい現在には一つも残っていません。とても華やかな時代ゆえにいろいろと批判もあります。そういった贅沢な面の一方で印刷技術が入ってきた時代でもありました。それまでオスマン文化は外に対して閉鎖的でしたが、18世紀になりこのように様々な技術が入ってくるようになったのです。

同時期、ボスポラス海峡沿いには別荘地が形成されます。イスタンブルの歴史地区は夏が非常に暑いのですが、ボスポラス海峡は北風が吹き、過ごしやすい環境です。そのため暑い時期2、3ヶ月をボスポラス海峡の別荘で過ごすというライフスタイルが見られるようになり、多くの別荘が建てられたのです。スルタンは自分だけ別荘に行くと業務に差しさわりが生じるため、勅令を出し高官や官僚は自分と一緒に別荘地へ来るようにさせ、夏を別荘地で過ごしていました。都市内の道もあまり幅広ではなかったことから、人口が集中していくにつれ、物の運搬や人々の往来のため陸路だけでなく航路、船の交通が発達していきます。別荘地が海沿いに形成されていったことで船の交通がより一層発達していきました。別荘は夏専用であるため暖房施設などは必要なく、木造建築が並んでいます(図38)。また、別荘には船を停泊させるためのガレージが設けられていました(図39)。こうした別荘は所有者の経済状態によって二階建てのものや三階建てのもの、立派なものや粗末なものなど多種多様でした(図40)。トルコの住宅の特徴でもあります。セラムルック(男性の間)、ハレムリッキ(女性の間)がつくられるのが一般的です。東京でも同じ問題があると思いますが、木造の家屋というものは火事が起きたときに大きな問題になります。ボスポラス海峡沿いの別荘もとてもたくさんあったのですが、放火等の火事により現在まで残るものは少なくなっています。イスラームに関連させて住宅について述べるならば、木造住宅は、ムスリ

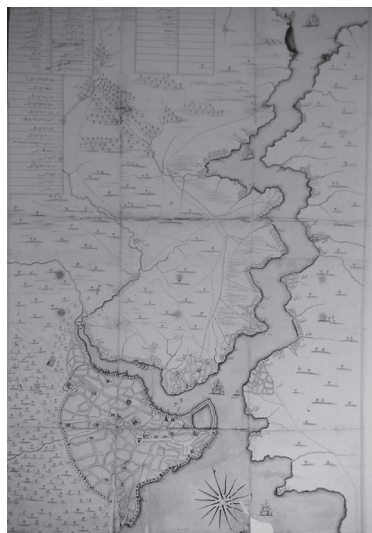


図37 ボスポラス海峡



図38 ボスポラス海峡沿いの夏用の別荘建築①



図39 ボスポラス海峡沿いの夏用の別荘建築②

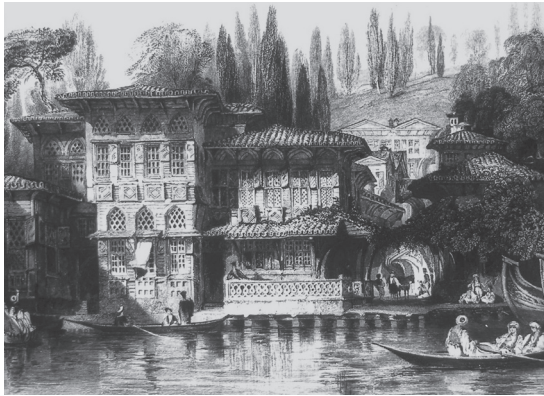


図 40 ボスポラス海峡沿いの夏用の別荘建築③



図 41 18世紀のリクリエーション



図 42 バロックの泉の周りでのリクリエーション



図 43 川での舟遊び

ム思想をよくあらわしているのかもしれませんが。この世にあまり執着しない、ムスリムにとって一番大切なのはあの世であって、この世においてどこでどういう生活を送るかは重要ではないという精神が、時間の経過とともになくなってしまう木造という構造体に反映されているのかもしれませんが。また相続ができない社会システムの中で、自分の子孫に何かを残そうとする、といった意識はありません。こういったことから見ても、住宅は木造で時間が経つとなくなっていくといったものが多かったのだと思います。

18世紀のチューリップ時代以降、ボスポラス海峡の別荘に行けない層の人々は、水辺にある草地にピクニックに行くというリクリエーションを頻繁に行うようになります(図41、42)。イスラームの世界で女性は自由に外出できるわけではありませんが、きちんとベールなどをつけて従者がいれば2、3人の女性で外に出ることができました。今でもアジア側にある川ですが、人々は図43のようなボートに乗って遊んでいたと考えられています。ボスポラス海峡に通じている川はとても穏やかなため、こうした舟遊びができたのです。

8. オスマン朝末期

19世紀に入ると東京と同様、西洋化が始まります。最初に西洋化したのは軍隊です。システムが西洋化するのに伴い、大規模な建物、兵舎が建てられていきます。それまでのイスタンブールには宗教建築以外に大規模建造物はなかったのですが、この時代に大きな立面をもった建築が出てきます（図44）。

図45は教育関係の建物です。それまでは教育といえばモスクの横にあるイスラーム学院が担ってきました。19世紀になりイスラーム学院は廃止されなかったものの、教育制度自体が西洋化されていく中でモスクから離れたところで教育が行われるようになります。それに伴い次第に建築も木造から石造へと変化していきました。現存しませんが、図46の場所には19世紀に建てられた学校建築がありました。アヤ・ソフィア博物館、スルタン・アフメト・モスクと比べてみても非常に大きいことがわかんと思います。しかし、この学校は大きすぎ使い切れないことから後に省庁が入りましたが、火災に遭い現在はなくなってしまいました。海側から見てもその大きさはわかります。また、図47からも水際まで建物がきていることが見て取れます。

先ほど述べたようにオスマン時代にはグラント・バザールが商業の中心であり、銀行の役割をする組織もありましたが、西洋化により西洋的な銀行が多く建ち並ぶようになりました（図48）。図49は、海からよく見える非常に大きな建物で、オスマン朝が西洋から莫大な借金をした際の累積債務を処理する省庁の建物です。



図44 19世紀初頭の兵舎



図45 教育機関の建物



図46 19世紀に建てられた学校



図47 水際に並ぶ建築物



図48 西洋化により建てられた銀行



図49 海から良く見える官庁の建物



図 50 金角湾の工業地帯



この時代、金角湾も造船所から工業地帯へと変化します(図 50)。それと同時に工場からの排水、汚水等、環境問題も出てきます。この時代、オリエント急行が到着することでも有名なヨーロッパ側の最終駅、スィルケジ駅まで鉄道が敷かれます。そこで一旦降りて船でアジア側に渡ると、ハイダルパシャ駅があります(図 51、52)。両駅舎ともに外国人建築家の手によるもので、海沿いに建てられました。

行政の建物だけではなく、宮殿にも変化がでてきます。それまではトプカプ宮殿で丘の上から海を見渡していたのですが、もっと海に近い場所にドルマバフチェ宮殿という西洋様式の新しい宮殿が建設されました(図 53、54)。



図 51 スィルケジ駅



図 53 トプカプ宮殿



図 52 ハイダルパシャ駅



図 54 ドルマバフチェ宮殿

9. 近現代

20世紀になるとイスタンブルの人口も増加します。1950年までは100万人だった人口も現在では1400～1500万人といわれていますが、誰も正確な数値を把握していないのが現状です。1970年まではアジア側にも別荘が建てられていて、夏になるとそこに来る人々の様子も見受けられました。

また、1971年まではヨーロッパ側とアジア側は人も車もフェリーで行き来していましたが、1971年に一本目のボスポラス大橋が建設されて以降、様子が大きく変化していきます(図55)。ボスポラス海峡に橋が架かったことで通勤圏が拡大しました。それによりアジア側の海沿いにあった木造の別荘建築が壊され、鉄筋コンクリート造のアパートが次々に建てられました。1989年に第二ボスポラス大橋が架けられると、今度は都市が黒海方面に広がっていきます。住宅地がどんどん北のほうに拡大していき、現在ではボスポラス海峡沿岸は夏の別荘地ではなく、一年中住む場所になりました。数年前にあった大地震によってマルマラ海に断層があることが判明したこともあり、富裕層は北部へ住居を移すという動きもあるようです。しかしまたその一方で、今でもなお、ヨーロッパ側とアジア側を結ぶフェリーは庶民にとって重要な交通機関としてあり続けています(図56)。

イスタンブルは、現在異常なほどの車社会です。鉄道は先程の通り二本あり、地下鉄は3、4年前に短いものが一本、そしてヨーロッパ側とアジア側を海底で結ぶものが今建設中ですが鉄道の建設は全体的に見て非常に遅れています。一方で終戦後の1950年以降、都市計画にアメリカ的なものを取り入れていこうという動きがあり益々車社会になってくと予想されています。また公共の交通機関は貧乏人の乗るものという意識もあり、それが車の所有に拍車をかけています。

20世紀に入り新市街には、ホテルやビジネスセンターなど都市のシルエットを壊すような大きな建物が次々に建てられるようになりました。投資家と政治家がうまく手



図55 ボスポラス大橋



図56 ヨーロッパ側とアジア側を結ぶフェリー



図57 放置されたままのパークホテル

を組んだ結果としてこうした建物が建てられてしまうことは、この20年間にイスタンブルに起こっている悲劇といえます。図57はパークホテルというホテル建設現場で、一時は計画通りもっと高くまで建てられていたのですが、取り壊されて今はこのまま放置されている状況です。隣に見えるのがドイツ総領事館です。本来ならば、建設不可能な建物を政治家が賄賂を得て可能にしてしまっているという事例です。図58はリッツカールトンホテルという今イスタンブルで最も高級なホテルだと思いますが、これも違法な土地に違法な方法で建てられたものです。



図58 リッツカールトンホテル

図59は20世紀初頭のボスポラス海峡沿いの写真です。海沿いには木造の住宅があって、後ろ側の丘には緑が多く見られます。図60は20世紀末の写真ですが、丘の上に多くの住宅が建っています。これらの住宅のほとんどは違法建築であり、非常に大きな問題をかかえています。



図59 20世紀初頭のクチェックス

別荘住宅が残っていないという訳ではありません。しかし住宅が急激に増えたため下水処理が追いついていません。2010年に下水処理施設が完成しますが、下水は海に流されているのが現状です。良い状態で遺されている別荘建築もあります。保存の対象になっているものや、新しく建てられたものもあります(図61～64)。しかし、先程述べたようにボスポラス海峡沿いの別荘に特徴的であった舟のガレージは、ほとんど閉ざされ使われていません。もともとの持ち主が経済状況から維持できなくなった家を手放し、新しく購入した人はお金持ちなので、小さな車庫には入りきらない大型モーターボートに乗るためガレージを閉鎖しているのが現状です(図65)。図66は図43の現在の状態ですが、非常に臭く、水質が悪くなっています。



図60 20世紀末のクチェックス
(丘の上に多くの住宅が建つ)



図 61 ボスポラス海峡沿いに残る別荘建築①



図 64 ボスポラス海峡沿いの新しい建築②



図 62 ボスポラス海峡沿いに残る別荘建築②

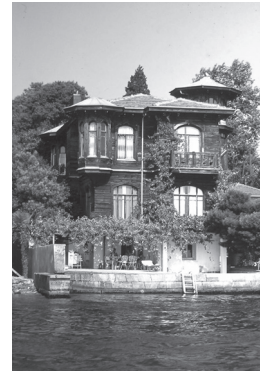


図 65 閉められている舟のガレージ



図 63 ボスポラス海峡沿いの新しい建築①



図 66 図 43 の現在



図 67 石油、ガスを載せた運搬船



図 68 1979年のタンカー衝突事故



図 69 LP ガスのタンク事故



図 70 ヨットレースの様子

ボスポラス海峡は 1938 年に公海となって以降、石油やガスを載せた外国の運搬船がたくさん行き来しています。現在、トルコ政府はそれに対応しきれない状況です（図 67）。図 68 は 1979 年にハイダルパシャ駅の近くで二隻のタンカーが衝突したときの写真です。二週間燃え続けました。そして周りにある多くの住宅のガラスを割るといった大きな衝撃も与えました。燃え尽きた後、何年も残骸が撤去されないままでした。イスタンブルの抱えている人口を思うと、こうした大きなタンカーが行き来することは非常に危険だと思います。図 69 は別の事例で、LP ガスのタンクが事故にあった船から落ちて岸辺に流れ着いているところです。このときガスは漏れることはなかったのですが、人々にとっても危険でしたし、環境破壊にも繋がりがかねない危険な事故でした。

最後のところでイスタンブルの交通渋滞の話、美しい別荘がなくなっていく話、事故の話と悪い話をしてきました。しかし、私たちは皆イスタンブルを愛しています。イスタンブルという都市は、母親の膝の上でわがままを言っている息子のようなものです。ですから多少問題があっても、何があっても、私たちは許したいと思っています。イタリアなどに行くと歴史的建造物がきちんと保護されていますし、人々はとても礼儀正しく感じられます。そういうものを見るにつけ、イタリアの良さを感じ、またトルコの遅れを感じるのですが、一旦イスタンブルに帰ってきてボスポラス海峡を見たときやっぱりイスタンブルが大好きだ、とそんな風に思ってしまうのです。ご清聴ありがとうございました。



図 71 イスタンブルの夕景

10. 質疑応答

陣内；

本当に素晴らしいレクチャーをありがとうございました。2700年の歴史を正味一時間でこちらから注文させていただいた水の都市の歴史というポイントを全部おさえてお話してくださるといのは奇跡に近いと思います。大変素晴らしいプレゼンでした。本当にありがとうございます。

私自身、いくつか教えていただきたいことがあったのですが、本当に痒いところに手が届くように説明をしてくださいました。一つはビザンツ時代のアマルフィ、ヴェネチア、ジェノヴァ、ピサといったイタリアの海洋国家がトルコで水と関連した中でどのように活動していたのか、という点です。私の研究室で以前7年間アマルフィを調査していたことはご存知ではないと思うのですが、そこを感じ取ってくださったのかと思ってしまうような説明でした。もう一つは18世紀のボスポラス海峡の別荘です。ツアーでボスポラス海峡をずっと北上していくと、木造の三階建てくらいの別荘がきれいに並んでいて本当に船で入れるというあり方に皆さんとても感激しています。これは東京でもできるのではないかと思うのですが、それがどのようにできたかというお話など、全て私たちが知りたいことばかりでとても嬉しく思いました。ありがとうございました。

どなたか質問したい方いらっしゃいますか

陣内；

ビザンツ時代の金角湾沿いの港でどのように搬送庫があつてどういう風に港に船がきたのか。そしてそこにヴェネチアやアマルフィといった人たちの居住地もあつたというお話で、15世紀に非常に活発に港が機能していたと書かれた歴史的な本があるというお話でした。そこで、オスマン帝国の時代になって金角湾沿

いの港の機能はどのようになっていったのか、つまり、今までも商業活動は活発なグラント・バザールができてきたにつれて、港はどうなっていったのかについてももう少し教えていただきたいです。またかつて栄華を極めたヴェネチア人は後にペラ地区に行ったのか、あるいは歴史地区に残ったのかを教えてください。

クバン；

オスマン時代の金角湾の状況なのですからけれども、それほど変わりはなくビザンツ時代と同じように使われていました。ただ、先程陣内先生がおっしゃっていた通りグラント・バザールができますので、そのバザールから金角湾における道沿いにいくつかの商業施設がつけられます。しかし、その商業施設がつけられた道もビザンツ時代にすでにあつたものなので、それほど何か大きく都市の軸ができたとか変わったとかいったことはありませんでした。

ヴェネチア人についてですが、エミノニュのリュステム・パシャ・モスクのあたりにヴェネチア人がいたのですが、オスマン朝ともあまりうまく理解し合えなかったため、いなくなってしまったそうです。その後どこに行ってしまったかについては同じ研究室の同僚が論文を書いていますので、その論文を是非、陣内先生に送らせていただきたいと思います。

陣内；

本当にありがとうございました。ではもう一度大きな拍手をお願いします。通訳をしてくださった山下王世さんにも拍手をお願いします。素晴らしい通訳でした。

図版出典

- 図 9、11；Rekonstinksiyon (www.byzantium 1200)
- 図 14、21；Nasuh Matraki 作
- 図 15；『bildlexikon zur topographie istanbuls』
- 図 55、56、67、69、70、71；Mrad Sezer 氏撮影



水辺都市イスタンブルにおける歩行者空間の魅力

鶴田佳子

0. はじめに

アジアとヨーロッパにまたがり、海に囲まれた都市イスタンブールはその立地から交易都市として長い歴史を有してきた。ハギア・ソフィア大聖堂に代表されるビザンツ建築やオスマン時代の数々のモスク、グラント・バザールのような商業施設など、歴史が積層してきた街として文化遺産が点在し、見どころが多い。現在の街はこれらの文化遺産を活かし、さらに海との関わりを保ちながら魅力的な都市空間を形成している。都市で暮らす人だけでなく、都市外から訪れる人にとっても快適な空間あるいは興味をかきたてられる空間として歩行者空間に着目し、その空間の特性を紹介する。また、水辺と歩行者空間との関わりについてみることでイスタンブールの魅力を伝えていきたい。

1. イスタンブールの都市構成

トルコ最大の都市、イスタンブールはマルマラ海沿岸地域に属している。南はエーゲ海へとつながるマルマラ海に面し、マルマラ海と黒海を結ぶボスポラス海峡がヨーロッパとアジアを分ける形でイスタンブールの街を南北に貫いている。街はヨーロッパとアジアに二分されるだけでなく、ヨーロッパ側はさらに金角湾を間に挟み、南側の歴史地区と北側の新市街に分かれる。宮殿や城壁が長い歴史を刻んできた歴史地区をみると、南にマルマラ海、東にボスポラス海峡、北には金角湾、と三方を海に囲まれ、残された西側は堅牢な城壁によって守られてきた。このように海に囲まれた立地に加え、起伏に富んだ地形を活かして丘の上にはモニュメンタルな歴史建造物が立ち、独特の都市景観を作り出している。

この都市景観を眺めることができる海には、日常生活の足となるフェリーから豪華客船やタンカーに至るまで多くの船が行き交っている。現代は車社会ではあるものの都市内交通網として陸上交通だけでなく、海上交通も重要なネットワークを作り上げている。マルマラ海やボスポラス海峡に面する港町は船着場周辺に広場をもち、各町の内陸部



写真1 日常生活の足として欠かせない定期船



写真2 アジアとヨーロッパを結ぶカーフェリー
エミノニュの船着場にて



図1 イスタンプルの交通網(マルマラ海やボスポラス海峡を行き交う定期船の航路が描かれている)

へのバスやタクシーの発着所として交通の基点となると同時に、釣りやそぞろ歩きを楽しむような憩いの場、人々の交流の場ともなっている。また、水際だけでなく内陸部においても起伏に富んだ地形を活かし、街路や建物内部から海への眺望を確保しながら景色としての海と対岸の街並みを楽しんでいる。イスタンプルは歴史的に海上交易で発展してきた商都であるが、対外的な港湾都市としての繁栄だけでなく、日常生活にとっても重要な水辺都市として現在も機能していることが窺える。

2. 歩行者空間の形態

イスタンブルの都市構成をみると旧市街のグランド・バザールだけでなく、市内各所に商業集積地があり、港周辺や内陸部の商店街など、地域の核となる空間が多数存在している。これらの都市空間は多くの人によって活用されているため、ここで人のための空間を優先的に確保している歩行者空間を対象を絞り、核となる空間の構成、魅力について考えたい。具体的には、商店街や市場施設などのバザール空間、露店の並ぶ定期市開催地、広場、歩行者天国、街路、水辺を順にみていく。

(1) バザール

イスタンブルでバザールといえば、グランド・バザールやエジプト市場といった歴史的な商業施設がまず挙げられる。グランド・バザールは、絨毯や革製品、アンティーク品の店、銀行、レストランなど、店舗や倉庫、作業場が約3600軒連なる複合市場施設である。迷路状に張り巡らされた通りの両側に店舗等が並び、通りには屋根がかかっている。通りの末端は22ヶ所のゲートによって管理され、営業時間以外は施錠される。エジプト市場はL字型平面の市場施設で、グランド・バザール同様通りに屋根がかかり、通りの両側に店舗が並ぶ形式である。こちらは6ヶ所のゲートによって管理されている。いずれも屋根付街路の複合体であり、ゲートで管理されることで一体化した施設となり、内部は歩行者専用となっている。この2つの市場施設の間斜面地には商店街およびハンと呼ばれる商業施設が並ぶ。ハンはかつて隊商宿の役割を果たしていたものや作業場、倉庫として機能していたものがあり、建築形態としては中庭を囲んで2階建てのものが多い。現在は作業場、倉庫のほか、店舗として活用されている。これらの施設には商品の搬入の関係で車も入るが、施設間の路地や一部の通りは道幅が細いため歩行者専用となっているものもある。エジプト市場は中庭と海側の入り口前の広場が歩行者空間である。港前の広場とは地下通路で2ヶ所連絡しており、船着場とバスターミナルを利用する人々と合わせて賑わいを見せている。グランド・バザール周辺も



写真3 グランド・バザールの貴金属店の並ぶ通り



写真4 グランド・バザール裏手のハン



写真5 エジプト市場の港側正面入り口と広場



写真6 金角湾に面して店が並ぶカラキョイの魚市場

広場や商店街が連携しており、グランド・バザールからエジプト市場まで一大商業エリアの内部は歩行者のための空間が多い。

また、この他、港前や商店街の一角に魚屋の常設店舗が並ぶ魚市場がある。カラキョイの魚市場はガラタ橋のたもとの港前広場に金角湾と平行に店が並び、広場と共に歩行者空間となっている。ガラタサライの魚市場は、歩行者天国として常時賑わっているイスティクル通りの中間地点にあるガラタサライ高校の向かい側に延びる通りにある。魚屋以外にレストランなどもあり、現在は観光化された市場ではあるが、建物の隙間を縫うように街路が整備され、歩行者占有の市場空間となっている。

(2) 定期市の開催地

イスタンブルでは355件の露天市が毎週開催されている。これは2005年にイスタンブル小売商管理組合の協力を得て、まとめた数字である。区毎の開催数の内訳は表1に示す通りで曜日別の状況も掲載する。露天市の数はアジア側115、ヨーロッパ側240となっている。曜日別開催数は月曜42、火曜47、水曜57、木曜59、金曜54、土曜51、日曜45件と、毎日どこかで開催されている。露天市の開催把握エリア(図2)は、表1に示した28区(図中のNo.と対応)であり市内の市街化されているエリアを対象としている。

各露天市の規模や開催場所については各区役所が把握している。露天商はイスタンブルの露天市で商売する場合、イスタンブル小売商管理組合に登録し、店開きをする露天市の管轄機関となる区役所の公安部署に申請し、出店する露天市と場所の登録を行い、初めて許可される。区の公安係は露天市に赴き、違法行為者へのチェックをはじめ、治安が保たれるよう巡回、監督している。露天商は同一の区だけでなくイスタンブル市全域を商売圏とし、曜日毎に露天市を移動しながら営業をしている。開催時間は季節によって異なるが、朝から夕方まで開催しているものが多く、夕方仕事帰りに買うことも可能である上に、朝・夕方2回



写真7 ウスキュダル中心部の金曜日
(アジア側のウスキュダル区)



写真8 住宅街に立つイェニシヒール日曜日
(ヨーロッパ側のペイオウル区)

に分けて買いに来る客もいる。

露天市は、街路や広場から一時的に車をシャットダウンし、通常は交通機能がメインの都市空間を市場空間として活用するものである。何もないところに仮設のテントが張られ、陳列台が並ぶことで瞬く間に市場空間へと変貌する。テントの下には野菜や衣類など季節感溢れる商品が並び、露天商の呼び声が客を引き寄せ、露天商とのコミュニケーションを楽しみながら買い物ができる。



図2 露天市の開催把握エリア(図中の数字は表1の区名No.に対応する)

表1 イスタンブル市内における露天市の曜日別開催数

No.	区名	月	火	水	木	金	土	日	区別小計
アジア側	3 BEYKOZ	1	1	1	1	2	1	1	8
	15 KADIKÖY	1	2	2	3	3	1	2	14
	16 KARTAL	1	2	2	1	2	0	2	10
	19 MALTEPE	1	1	2	3	0	2	2	11
	20 PENDİK	3	3	3	3	3	3	2	20
	22 SULTANBEYLİ	1	1	1	1	1	1	1	7
	24 TUZLA	1	1	1	2	0	1	1	7
	25 ÜMRANIYE	1	2	2	3	4	2	3	17
	26 ÜSKÜDAR	2	2	4	3	6	2	2	21
ヨーロッパ側	1 AVCILAR	1	1	1	1	1	2	1	8
	2 BAKIRKÖY	0	2	1	1	0	1	1	6
	4 BEŞİKTAŞ	2	2	1	2	0	1	0	8
	5 BEYOĞLU	1	1	1	2	1	1	2	9
	6 BAĞÇELİEVLER	2	2	2	2	2	2	2	14
	7 BAYRAMPAŞA	1	0	2	1	1	2	1	8
	8 BAĞCILAR	2	3	3	2	5	5	2	22
	9 EMİNÖNÜ	0	0	1	1	0	0	0	2
	10 EYÜP	1	3	2	5	2	2	2	17
	11 ESENLER	2	2	2	2	1	3	1	13
	12 FATİH	2	2	1	1	1	1	0	8
	13 GAZİOSMANPAŞA	3	2	3	4	3	3	4	22
	14 GÜNGÖREN	2	1	0	2	1	1	0	7
	17 KÜÇÜKÇEKMECE	5	3	4	5	5	4	0	26
	18 KAĞITHANE	3	2	2	1	4	2	6	20
	21 SARIYER	1	2	6	5	3	4	2	23
	23 ŞİŞLİ	0	1	4	1	1	2	2	11
27 ZEYTİNBURNU	1	1	1	0	1	1	2	7	
28 BÜYÜKÇEKMECE	1	2	2	1	1	1	1	9	
曜日別小計		42	47	57	59	54	51	45	355

(3) 広場

多くの人々が集まる公共空間として広場がある。歴史的なものとしては祝祭の場として利用されてきたアト・メイダン（馬の広場。写真9）が歴史地区にあり、現在はオペリスクなどのモニュメントが並ぶ公園として観光スポットとなっている。同じく歴史地区で賑わいをみせているのは、エミノニュの港前広場（写真10）である。船着場、バスターミナル、路面電車の駅、新市街へつながるガラタ橋が隣接し、地下道を抜けるとエジプト市場へと続くロケーションとなっており、多くの人々が行き交っている。新市街の中心にはタクシム広場（写真11）があり、新年を祝うイベント等、現代の祝祭の場となっている。アジア側でも港前広場や施設前の広場（写真12）など整備され、活用されている。



写真9 歴史的なモニュメントの並ぶアト・メイダン



写真11 新市街の中心に位置するタクシム広場



写真10 エミノニュ港前の広場



写真12 ウスキュダル区役所（写真中央奥）前の広場。近くにモスクや商店街があるため賑わっている。



写真 13 イスティクル通り



写真 14 クムカプ魚レストラン街



写真 15 車両の進入制限されているウスキュダルの商店街



写真 16 フランス通り。階段に沿ってカフェが並ぶ。

(4) 歩行者天国

新市街の高台に位置するタクシム広場から旧市街方面へ緩やかに下りながらのびるイスティクル通りは、中央に路面電車が走るが、それ以外の車両は遮断された歩行者専用街路である。通りには、カフェや映画館など様々な商業施設、領事館などが建ち並び、夜遅くまで老若男女問わず多くの人で賑わっている。また、横に延びる脇道、さらに奥に延びる裏道に至るまでカフェやレストランが並び、その一部は歩行者専用街路となっている。ベイオウル区役所は、通りに面する建物のファサードや露店の整備、老朽化した建物の修復など、街路景観の整備に力を入れている。歴史地区ではマルマラ海に面するクムカプ地区が魚レストラン街として、歩行者空間が整備されている。車は午前中に食材の搬入のために入れるが、午後のレストランの営業時間帯は、街路や広場にもテーブルが張り出し、一大食堂街へと変わる。

(5) 街路

前述の歩行者天国やバザールにも含まれるが、車両の規制されている街路や幅が狭く、実質、車が進入不可能な細い路地などがある。また、起伏に富んだ地形であるため、階段も多く、階段と周辺の建物を活かして、カフェ街を新たに作り出したフランス通りのような例もある。フランス通りは、イスティクル通りに面するガラタサライ高校の裏手に位置する。老朽化した住宅街を再開発し、レストランやカフェへ造り替え、2004年にオープンした。階段横にテーブルやソファが並び、面する建物は地階から屋上まで、全て商業施設となっている。

(6) 水辺

港前の広場は陸上交通と海上交通の結節点として常に多くの人々が行き交うが、交通の機能だけでなく、釣りを楽しむ人や海や対岸を眺める人など、憩いの場としての機能も果たしている。また、海の眺望を楽しみながら食事ができるレストランも水辺には多くみられ、カラキョイの港前広場にもレストランが立ち並び、その周辺は歩行者空間になっている。

3. 水辺都市としての魅力

イスタンブルには多様な都市空間があるが、中でも水辺の空間あるいは海との関連性をみると特有の魅力がみえてくる。

(1) 都市景観の楽しみ

海に囲まれた立地と起伏に富んだ地形を活かした様々な都市景観の楽しみがある。一つは海からの眺めである。船に乗ると、斜面地に立ち並ぶ住宅群や高台にそびえるモスクなど、イスタンブル特有の都市のシルエットを海上から眺めることができる。ボスポラス海峡を黒海に向かって北上していくと、ヤルと呼ばれる、かつての夏の別荘が海峡に面して点在していたり、自家用クルーザーをもつ邸宅が並んでいたり、立て込んだ市街地とは別の景観も楽しむことができる。

二つめは目の前の海と共に眺める対岸の景色である。ボスポラス海峡や金角湾を挟んで、程よい距離で海の向こうに對岸の街並みを臨むことができる。ヨーロッパ側からボスポラス海峡を挟んでアジア側を眺めると、朝は街の向こうから陽が上り、夕暮れ時は陽を浴びた街並みがオレンジ色に染まる。日が落ちると、行き交う船の灯りと對岸の家々の灯りが暗い海の向こうに煌く夜景として楽しめる。港前広場では、海や對岸の景色を眺める人々の姿がよくみられる。



写真17 エミノニュの港前広場は船と陸上交通との結節点



写真18 カラキョイの港前広場にはレストランが並ぶ



写真19 定期船（海上）から街を眺める



写真 20 ボスポラス海峡沿いのヤルと呼ばれる別荘



写真 21 オルタキョイの港前広場から対岸を眺める人々



写真 22 エミノニュの港前広場から金角湾を挟んで
対岸のカラキョイを臨む

三つめは、二つめと同じく対岸の景色であるが、二つめが水辺からみる対岸の景色だったのに対し、こちらは水辺から離れ、ビルの屋上や高台からの眺めである。斜面地に立つため、海側寄りの隣接する建物の間やその上から、海とその向こうの街並みを住宅の窓から、あるいはカフェやレストランから楽しんでいる。賃貸住宅の値段も海が見える部屋と見えない部屋では家賃が変わるほど、イスタンブールの人々は海の眺望を大切にしている。

(2) 水辺の歩行者空間

港前広場の歩行者空間について前述したが、港前広場は交通の結節点としての機能が大きい、憩いの場としての機能もある。レストランやカフェが並び、水際には釣りを楽しむ人々の姿も見られる。水辺に面して公園や遊歩道が続く海岸線もある。第一ボスポラス大橋のヨーロッパ側の袂に位置するオルタキョイの場合、港前広場とそこからのびる路地も含めて、歩行者空間として整備され、水辺空間を楽しめる仕掛けがなされている。周辺には19世紀の建造物も多く、20世紀末に海に面する広場と隣接するこれらの街区が再整備され、カフェやバー、アンティークショップが建ち並ぶエリアとなった。週末には街路に約180店舗の露店が並ぶクラフト市が開催され、ボスポラス海峡航路の定期船や観光遊覧船が立ち寄るスポットにもなっている。

水辺の歩行者空間として広場以外に橋も挙げられる。ヨーロッパ側の歴史地区と新市街を結ぶガラタ橋は二重構造の橋であり、1階はレストラン街、2階は両サイドに歩道がとられ、海上に浮かぶ歩行者空間として機能している。2階の中央は車道と路面電車の軌道があるが、両サイドの歩道には釣り人が連なり、単なる通行のための歩道ではなく、滞在可能なスペースとして機能している。



写真 23 ビルの屋上を利用したカフェからの眺め



写真 24 ガラタ塔から歴史地区（上部の半島）を眺める
足元のビルの屋上もテラスとして活用されている



写真 25 水際には港とレストランが、
斜面地には住宅街が海を臨む形で配置されている



写真26 丘の上にそびえるモスク
ランドマークが高台に点在する都市のシルエット
もイスタンブルらしい景観である



写真27 オルタキョイの港前広場



写真28 週末に開催されるオルタキョイのクラフト市



写真29 第一ボスポラス大橋と海を眺める人々



写真30 オルタキョイの広場を船から臨む



写真31 ガラタ橋で釣りを楽しむ人々



写真32 二重構造のガラタ橋は下層部がレストラン街になっている

4. まとめ

海を臨む水辺の空間は海と陸を結ぶ交通の要衝であり、対岸の景色を眺めることのできる憩いの場、人々の交流の場として機能している。水際だけでなく、内陸部でも起伏に富んだ地形を活かして、街路や建物内部から海への眺望を確保し、景色としての海、そして対岸の街並みを日常の中で楽しんでいる。イスタンブルは歴史的にみると海上交易で発展してきた商都であるが、対外的な港湾としとしての繁栄だけでなく、海峡を行き交うフェリーにみられるように日常生活にとっても重要な水辺都市として現在も機能している。

※本稿は 2006 年 11 月の講演内容に加筆修正したものである。

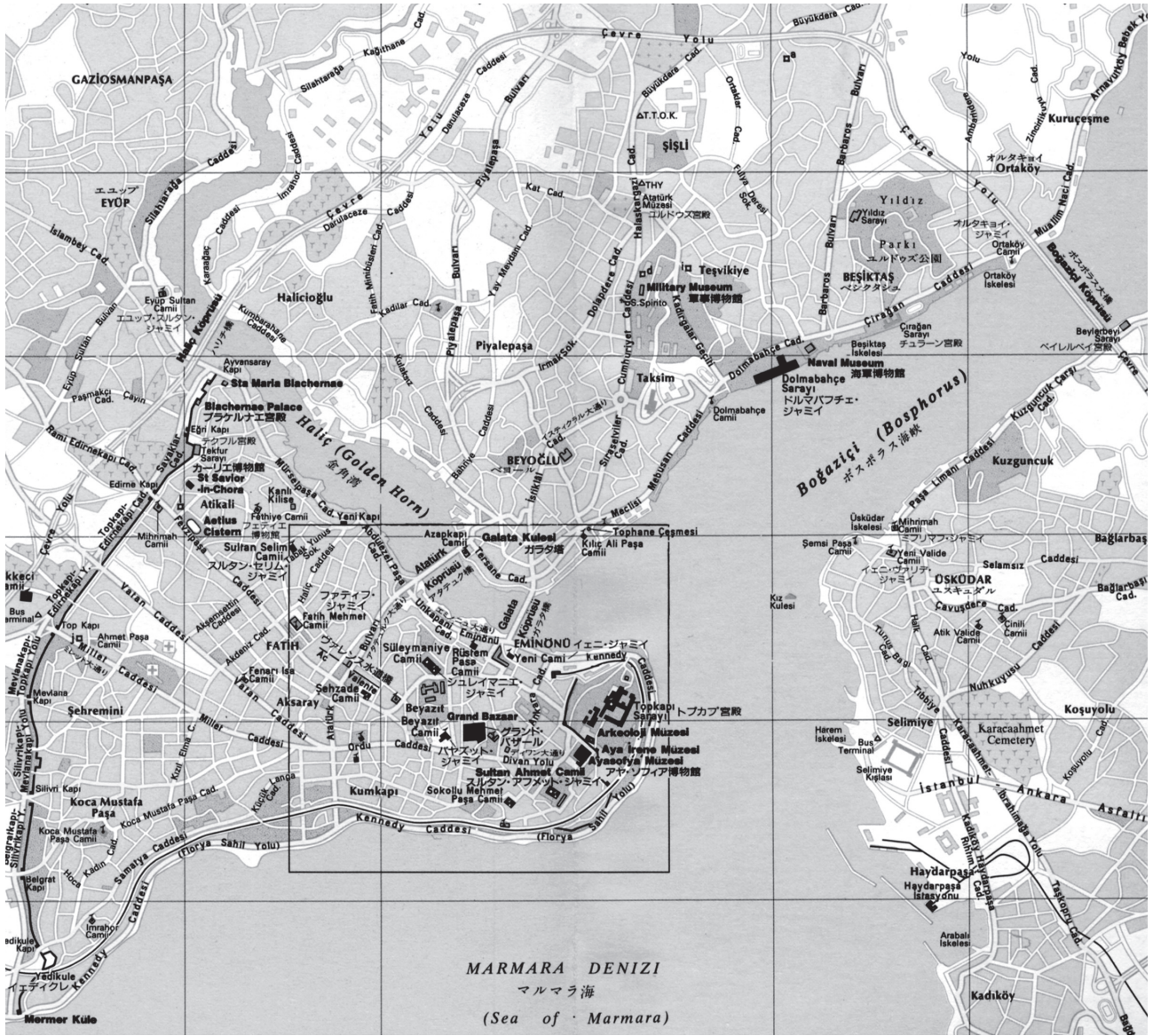
図版出典

図 1；Historic Peninsula & Bosphorus Map, Architectural Guide to Istanbul

表 1；2005 年。イスタンブル小売商組合の協力により作成

その他写真；本人撮影

付録；イスタンブルの地図



「望遠郷2 イスタンブール」より

おわりに

本報告書は、「イスタンブルの水辺都市」というテーマで二人の先生方に講演いただいた内容をまとめたものです。

ゼイネップ・クバン氏の講演、「イスタンブール—都市と水との歴史的関係性—」は、イスタンブールの都市の歴史を水辺という視点からとてもわかりやすいお話をいただきました。古代に地形を重視し、かつ海沿いに選ばれたアクロポリスの場所の重要性は、後世にわたり変わることなくイスタンブールの都市の中であり続けてきました。また、都市が陸地側に広がっていく一方、歴史地区、新市街、アジア側と海を跨いで広がっていく過程からは、やはり水に対する意識の強さ、イスタンブールにとって海の持つ意味の大きさを感じさせられました。海洋貿易にみるような海の重要性とともに、見晴らしといった視点もこの都市にとって非常に重要な要素でした。見晴らしのよい場所に建てられたモスクは、逆に海から見たときに都市の中に美しく印象的なシルエットを生み出すことでさらに水との関係性を高めてきたといえるでしょう。時代を通して受け継がれ、ときに形を変えてきた水への意識、それぞれが都市を構成する中で重要な要因としてイスタンブールの都市が形成されてきたことがわかりました。

鶴田佳子氏の寄稿文、「水辺都市イスタンブールにおける歩行者空間の魅力」はイスタンブールにおける歩行者空間の豊かさを水との関わりを交えて描いていただきました。港前の広場は現在では港の機能に加え、釣りを楽しむ人、対岸の眺めを楽しむ人、そして海沿いのレストランに入り景色と料理を楽しむ人など、人々にとって大切な憩いの場、そして活動の場となっていることがわかります。このほかにも人々が集まる場所として水辺を活かした空間が見受けられ、積極的に水辺と関わりあう中で生活していることがわかりました。

ヨーロッパとアジアを繋ぐ位置にあって、その中心に海をもつ、水で囲まれた都市イスタンブール。世界中の人々を魅了するこの都市の魅力とは何であるのか、その一つの答えが“水”というキーワードであると思います。水辺を中心に歴史を重ねてきたイスタンブールの姿から、水が都市に与えてきた、そして与えていく力の強さを感じ、それがそのまま都市の独自性、魅力に繋がっているのだということを感じました。水辺都市としての歴史的積層、水辺空間の豊かな使い方といったイスタンブールのあり方から、水という存在は、人間にとってなくてはならない生命と深く結びついたものであり、都市にとっても重要な意味を持っていることを感じました。そしてそこで暮らす人々の生活を豊かにする中で、水が都市から人間へと還元されていくことの大切さを思いました。

最後に、本シンポジウムで講演して下さったゼイネップ・クバン氏、鶴田佳子氏、そして素晴らしいトルコ語の同時通訳をして下さった山下王世氏に感謝いたします。本報告書作成に当たっても、お三方には文章チェック等、様々なご助言、ご指摘を頂きましたことを重ねて厚く御礼申し上げます。

2008年2月

西村弘代

(テープ起こし・編集担当 / 陣内研究室 OG)

講演者略歴

ゼイネップ・クバン (Zeynep Kuban)

イスタンブール工科大学 助教授

イスタンブール大学文学部で考古学ならびに芸術史を学ぶ。イスタンブール工科大学建築学部建築史コースで1987年、建築学部建築史コースの研究助手に着任。1997年に博士号の学位を取得。1995年から2005年にはトルコ南西部マルマリス、クラン湖周辺での考古学調査を実施されるなど精力的な活動をしている。主な論文に“Die Felsgräber von Limyra in Lykien”(The Rock-Cut Tombs of Limyra in Lycia) など。

鶴田佳子

昭和女子大学人間社会学部現代教養学科専任講師。

1969年生まれ。昭和女子大学大学院生活機構研究科修了。博士(学術)。専攻は建築計画。1990年よりトルコ及びヨーロッパ諸都市の空間形態についてフィールド調査、研究を行っている。著書に『トルコ・イスラーム都市の空間文化』(山川出版社、共著)

山下王世(通訳)

東京外国語大学大学院地域文化研究科 助教

1969年生まれ。1993年イスタンブール工科大学建築学部卒。1999年筑波大学大学院芸術学研究科にて博士(デザイン学)取得。マサチューセッツ工科大学アガハーンイスラーム建築プログラム・ポストドクトラルフェロー等を経て、現職。専門はトルコ文化論、イスラーム建築史。主論文に「トルコ共和国のモスクデザインにみられる諸課題」(日本建築学会計画系論文集, 第73巻第626号, pp.859-866, 2008年)など。

法政大学大学院 エコ地域デザイン研究所

所長 工学研究科建設工学専攻 教授 陣内秀信

2004年に、文部科学省学術研究高度化推進事業「学術フロンティア」の採択を受け、法政大学と共同で設立された5年間の任期付きの研究所 (<http://www.eco-history.com>)。

「環境の時代」を切り開く真の「都市の地域と再生」のための方法を研究することが研究所の目的。とくに、長い歴史のなかで豊かな環境を育みながら、20世紀の「負の遺産」におとしまられた水辺空間を再生し、21世紀の都市・地域づくりの大きな柱にすることを目指す。

イスタンプルの水辺都市

発行日 2008年2月29日

編集・発行 法政大学大学院エコ地域デザイン研究所
海外研究プロジェクト

連絡先 〒184-8584 東京都小金井市梶野町3-7-2
Tel. 042-387-63
e-mail: eco-history@k.hosei.ac.jp
URL: <http://www.eco-history.com>

印刷 藤原印刷株式会社
