

法政大学学術機関リポジトリ

HOSEI UNIVERSITY REPOSITORY

PDF issue: 2024-07-28

水都アムステルダム：歴史的経験と未来への のチャレンジ

樋渡, 彩 / 岩井, 桃子 / 細川, 雅紀 / Ruyven, Kees van /
稲益, 祐太 / 根津, 幸子 / 榮, 美奈

(出版者 / Publisher)

法政大学大学院エコ地域デザイン研究所

(開始ページ / Start Page)

1

(終了ページ / End Page)

205

(発行年 / Year)

2007-03



アムステルダムの成り立ち
History of Amsterdam



001
水上の自転車置き場



002
女王誕生日には
市民達が船で
運河へ繰り出す



003
ときには水上に
ステージも現れる

はじめに

現在オランダの首都であるアムステルダムは、街の中心部に現在も歴史的なファサードを身に纏った建築群が運河や通りに沿って建ち並んでおり、時々「北のヴェネツィア」と称される。その町並みは「アムステルダム」という都市のアイデンティティでもあり、この水の都を訪れる者たちを常に魅了し続けている。

運河に列を成して係留しているハウスボートであったり、街中で見かけるスケッチの多くが水辺空間を描いていることであったり、船着き場として使われていたのであろう木製デッキがカフェのオープンテラスとして利用されてあったり、結婚パーティーを船上で行っていたり、多くのアムスっ子たちが船で市内の運河を廻ったり・・・といったことから、水辺空間がいまだにアムステルダムの人々にとって身近なものであることを存分に感じることができる。なかには船を運河に係留させてその上を自転車置き場として使用するというユニークな例もある。

市の中心部に建つ建築物は、そのファサードの半分以上がガラス窓で占められており、さらには日夜を通じてカーテンが閉められることがほとんど無いので、通りからは内部が丸見えである。しかし奇妙な事に、そこで生活している人たちは部屋の中を見せる事が当たり前のように過ごしている。まるでショーウィンドーの中でポーズを取るマネキンのように。この建築的そして文化的な特徴は、オランダに深く浸透しているプロテスタント信仰が強い地区に多く見られるもので、自分達が如何に慎ましき生活をしているかを外に示すためから生じたものらしい。

外から建物の内部空間が見えると言っても、その内部は外からではうかがい知れない、じつに複雑な空間を内包している。それはまるで迷路の中にでもはまり込んでしまったような、しかし非常に興味深い空間である。アムステルダムには、「アンネの日記」で有名なアンネ・フランクの一家がナチスの目から逃れるために一時期隠れ住んでいたと言う家がある。今は博物館として一般に公開されており、いかに内部が複雑であるかということを実体験することができる。

このように、アムステルダムの都市そしてそこに在る建築を積極的に見ていくと、いろいろな探究心が沸き立ってくる。どのようにしてアムステルダムという都市は作られたのだろうか。このように水辺都市としての魅力を保ち続けている要因は何だろうか。そしてその中で建物がどのように建てられ、時代を経て今に至っているのだろうか。ここでは、アムステルダムの都市形成史を紐解きながら、都市空間や建築空間を紹介していきたい。

第1章 都市形成史

太古より長い間、現在のアムステルダム周辺地域には牧草地・荒地・小さな耕地が存在していたが、それらのほとんどが泥のような土地だった。10世紀まで海岸沿いに住む人々は彼らの眼前に広がる低湿地帯を進んで開発しようとはしなかったため、その湿地帯では生産的な行いは不可能だった。このような不毛の土地を開拓することに初めて成功したのは12世紀の終わりになってからだったが、その直後には洪水によって土地は水浸しの状態にされてしまう。そのため、海岸線の住人たちは眼前の湿地帯とどう付き合っていくかという事を真剣に学ばなければならなかった。

湿地を耕していく過程で、失敗を繰り返しながら様々な技術を試みていくことにより、住人たちは干拓技術を向上させていった。それに加え、「干拓によって苦勞して得られた土地を自分たちが協力しあって守っていこう」という共同意識が住人たちの間に芽生え始めた。干拓は資金・技術・組織力が必要な事業なので、12世紀以来コミュニティ（後になって自治体）が主役となって行われることとなった。そして、高所からの水の浸入を防ぐために水辺に堤防や土手を建設することが絶対的なものとなった。これはその後の都市計画の基盤を成し、また干拓によって住民自治と協議と合意の精神が養われ、治水の前には皆平等という意識が植え付けられていくこととなった。11世紀以来低地オランダのデルタ地帯に移住した人々は国土の1/3にあたる土地を懸命の治水によって干拓し、都市を建設していったのである。

1. 初期のアムステルダム（13世紀～）

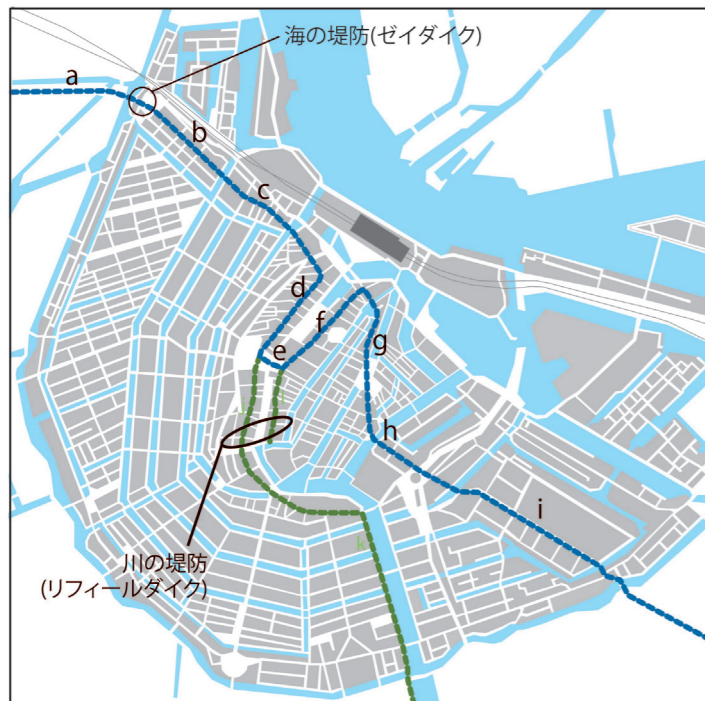
堤防から始まったアムステルダム

「堤防」という言葉は、オランダ語では「ダイク (dijk)」と言う。アムステルダム中心部における堤防には二種類あり、それらは「ゼイダイク (zeedijk)」と言う「海の堤防」と「リフィールダイク (rivierdijk)」と言う「川の堤防」である。町の中心部には図004のように堤防が走っており、各堤防の名前は現在まで引き継がれている。アムステルダムの中心にあるヴァルムス通り (Warmoesstraat) やニウエンダイク (Nieuwendijk) の通りは、堤防上につくられたものである。

1200年ごろ、ザウデル海（現在のアイセル湖）の一部であるアイ湾 (Het IJ) へと注ぐアムステル川の河口周辺に最初の定住者が現れた。アムステル川沿いの堤防上に住んだ最初の人々は、主に農民たちだった。

古い時代より、いまのオランダがある地方に住む人たちは、泥で固めて造られた「ハイステルピエ (huisterpje)」という名前の小高い築山上に自分たちの住居を建てて洪水から身を守った。13世紀後半の半ばになるとアムステル川沿いの住民が増え始め、新しい住民のための住居空間が必要となり、海岸や河岸などの後背地を作っていくために、そして洪水の問題を克服するために、1270年ごろに「ダム」がアムステル川上に作られた。そして、家々が堤防通りの後背地に次々に建てられていき、ダム周辺地区のコミュニティはより大きなものとなった。

その後も居住者は増え続け、1275年当時の人口は1000人となった。同年に、ホラント伯フロリス5世がアムステル川周辺に住む人々に対して運河を通るための通行税の支払いを免除した。この出来事がア



004 アムステルダム市中心部を走る堤防（ダイク）の様子

- a スパールダムメルダイク
- b ハールレムメルダイク
- c ハールレムメル通り
- d ニウエンダイク
- e ダム
- f ヴァルムス通り
- g ゼイダイク
- h ヨーデンプレイ通り
- i カダイク
- j カルフェル通り
- k アムステルダイク
- l ネス



005 初期の住宅

006 ダム周辺の様子

007 ボルダー地帯のランドスケープ

※ 005、006 はいずれもアムステルダム市立歴史博物館にて撮影





- | | |
|-----------|-----------|
| ① ダム | ⑤ ゼイダイク |
| ② ヴァルムス通り | ⑥ ニウエンダイク |
| ③ 旧教会 | ⑦ アイ湾 |
| ④ アムステル川 | |

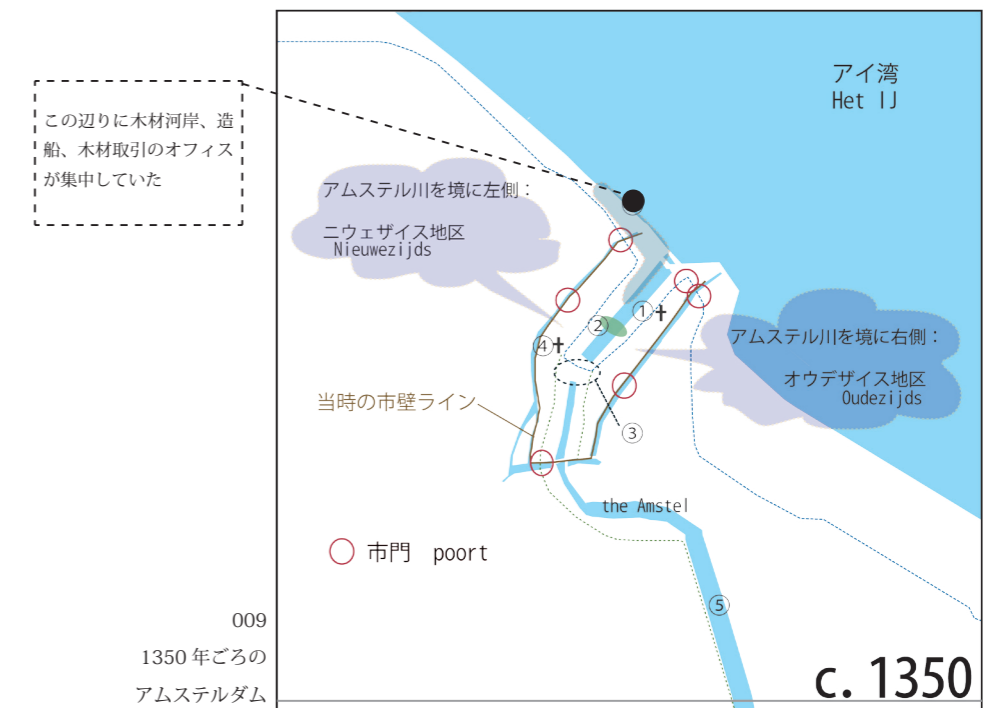
ムステルダムの町が誕生するきっかけになったと一般的に考えられている。これにより自治権を持つことができたのだが、1304年にいったん市の権利を失ってしまう。その後1306年に当時アムステル川流域を所有していたウトレヒト司教から市の独立を認める特許状が、ドルドレヒト（Dordrecht）、ハールレム（Haarlem）、デルフト（Delft）、ライデン（Leiden）に続いて五番目に授与された。以前よりも増して大きな権利を持つことができ、町は防備のための市壁を持つことも可能になった。最初は土塁によるもので4つの市門を持っていた。これらの市門はいずれも堤防通りと市壁のぶつかる地点に位置しており、堤防通りが主要な通りだったことが理解できる。

市内で最古の教会である旧教会（Oudekerk）が周辺よりも固い地盤上に建設され（尖塔は1565年に完成）、教会は船乗りの守護神である聖ニコラスに献堂された。1334年にアムステルダムは聖ニコラス教区となった。

自治都市として誕生する以前から、アムステル川周辺に住む人々は川を通る船舶から通行料を徴収していた。町が誕生したころの様子を描いた古地図では、ダム付近に跳ね上げ橋が設けられており、橋のあたりに集まる幾つかの船も見られる。船はここを通過する時に跳ね上げ橋を管理していた人に通行料を支払った後、橋を上げてもらってアムステル川の上流部へ向かった。その後ダムが設置されたことによって船舶はダムのところでストップされ、それより先への往来は不可能となった。しかし交易が盛んになると、アムステルダム周辺の家畜や近海で獲れた魚などの荷物を積んだ船はザウデル海からアムステル川の河口へ入った後、ダム付近で一度荷下ろしを行わざるを得なくなった。下ろされた荷物は上流側に停泊する船へと積み替えられてオランダ内陸部へ輸送された。古地図内では数隻の船が河口付近に停泊しているのが見られる。ダムまでやって来た船がダムで荷下ろしを行い、ダムより内陸側の船へ積み替え、そしてアムステルダムの市民たちが交易の仲介役に従事していた。

ダムでの荷下ろしに長い時間がかかるため、1347年に最初の水門がダムに築かれた。水門の開けることにより、船はアムステル川の上流へ行くことも可能となった。それと同時にダムに作られた水門を管理する者も登場し、そして水管理委員会が生まれて水門を所有していた。

008
14世紀の
アムステルダムの様子



センターとしてのダム

アムステルダムという都市名は、「Amster-dam」というふうに分断することができる。「Amster（アムステル）」とは町の中心を流れるアムステル川（Den Amstel）のことを指し、「dam（ダム）」とは「水を堰き止める」という意味で、日本でも非常に馴染みのある言葉である。つまり、「アムステル川に作られたダム」という意味がこの都市名のなかに込められているのである。このように「ダム」に町の起源を持ち、都市名にその名残があるものにロッテルダムやゴータがある。

ダムはまず最初に堤防という役目があり、次にアムステル川を渡る「橋」としての役割をも担っている。ダムがあることで川の両岸間を自由に行き来することができるからで、したがって川の両岸の地域間の交流も容易に行われた。そして川の片側（旧教会側）だけの発展に留まることなく、ダムが両岸間の交流の仲介役のような役割を果たしながら、川の反対側へ町が発展していったと考えられる。つまり、アムステル川の下流に位置して川底が浅かったと言う理由もあっただろうが、非常にバランスの良い都市発展をすることができたのである。

古地図から判断する限りダムは時代を経てその位置を変えることになるものの、ダムが設けられた周辺地区は取引を行う空間として賑わった。市内の中心広場だったプラッツ広場には計量所が開設され、計量所内にある大きな秤によって物資の重さが量られた後、取引のための価格などが決められた。初期の広場は現在のダム広場よりもアイ湾に近い位置にあり、広さは現在あるダム広場よりも狭かった。さらにはダムそのものと広場は別空間にあった。1408年ごろには市庁舎の隣に新教会（Nieuwekerk）が完成し、川に面したところには魚の市場も開設され、プラッツ広場は多くの人々が行き交う空間となった。

こうしてダムは市内の交易の中心としての地位を強めただけでなく、人々の交流の橋渡しとして中心的な役割も同時に果たしていくこととなる。空間的な視点から言っても、また精神的な視点から言っても、ダムはまさしく都市の「へそ」的な部分であり、いつの時代になっても非常に重要で欠かすことの出来ない部分であり続けた。

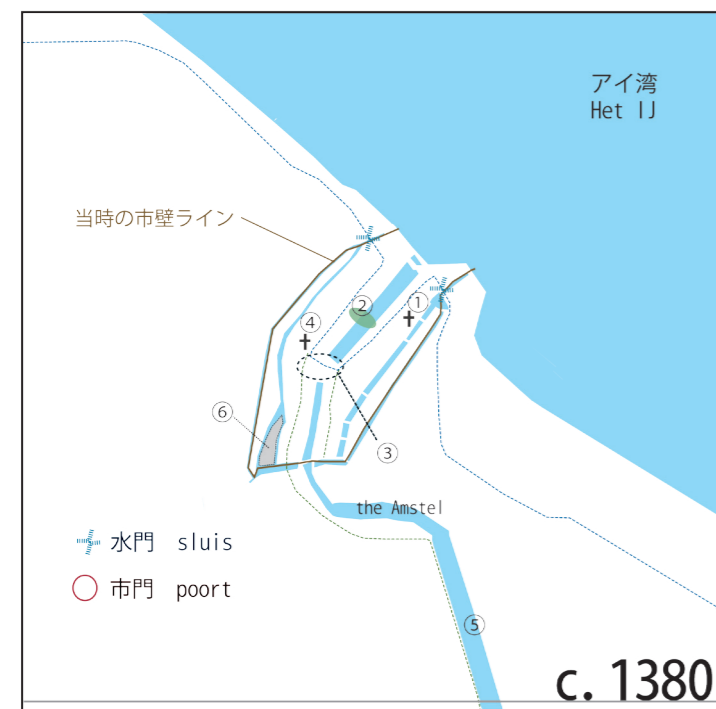
交易による発展

さて、当時北ヨーロッパ地方では少なくとも 80 にも及ぶ北ドイツの町々が連合して所謂ハンザ同盟を結成し、北海やバルト海方面で活動していた。彼らは北欧における国際貿易の覇権を握り、各地に大倉庫を設け、そこに品物を蓄えながらこの方面の産物である魚・材木・穀物などを取引していた。アムステルダム周辺地域はドイツ地方に近かったため、ハンザ同盟の都市が集まるバルト海交易が「Mother of all commerce (全ての貿易・商業の母)」と呼ばれるほど初期の頃から最も重要だった。

ダム周辺に住む市民のほとんどは、交易や商品の加工処理の仕事に古くから従事し、利益を得る事によって生活を成り立たせていた。その後、アムステルダム市内の商人や商工業者たちはギルド制の影響を強く受け、業種ごとにギルドを立ち上げた。

当時のアムステルダムの経済的繁栄は主にビールと鯔に基づいていた。そして、ペーコン・バター・鯔(ハールディング)・鯔の燻製のような加工品が、国境を越えて市場でよく売りに出されていたようだ。主な取引先だった北欧諸国へ、織物、ライン地方からのワイン、北海で獲れた鯔を積み込んで出向き、その帰りに木材、毛皮、タールなどを持ち帰った。また、仲介貿易で重要なものは一番がビール、次に穀物と続き、14 世紀にはアムステルダムはこれらの商品の重要な市場であった。また、およそ 1323 年ハンブルグからビールを輸入する独占権を与えられた。ビールは下水システムの整備されていない時代には最適の飲料水であり、そのためアムステルダムのビール醸造者の利権を守るため、アムステルダムに輸入される際にビールに対して税金が課せられた。鯔に関しては、スウェーデンの南海岸で獲れ、アムステルダム市民の日常食として欠かせないものだった。幸いなことに、1400 年ごろになると鯔の交尾期が北海へ移り、それと同時に、漁師達によって鯔の加工法(内臓を抜き取ってしまうこと)がみ出されたため、収穫してからの鯔の持ちが長くなった。結果として、漁師達が海上にいられる時間も長くなり、最終的には利益を増やすことが可能となった。

以上のように、当時のアムステルダムの繁栄は、鯔とビールに基づいていたと言って良く、この 2 品目を中心とした交易によって 14 世紀後半に市域は若干ではあったが再び拡大され、オウデザイス・アハテルブルフヴァル (Oudezijds Achterburgwal) とニウゼザイス・アハテルブルフヴァル (Nieuwezijds Achterburgwal) という 2 つの運河が新しく建設された。新しく作られた各運河と既存の運河がそれぞれぶつかる位置には水門が設置され、定期的に開閉がなされて水位または水質が保たれた。



- 010
1380 年ごろの
アムステルダム
- ① 旧教会
 - ② 初めのダムがあった場所
 - ③ プラーツ広場
 - ④ 新教会
 - ⑤ アムステル川
 - ⑥ ベヘインホフ
(身寄りの無い老婦人達のための施設)

2. 中世の都市空間へ (15 世紀～)

15 世紀になり人口も一万人(1450 年当時)と増えて市域内が手狭になってしまった。この時代になるとオランダの各都市が自治都市としての意識を持つようになり、市壁と要塞運河をセットにして建設を行いながら頑丈な都市骨格を作り上げていった。しかしアムステルダムでは内堀は作られず、市の東側に「ヘルデルセカーデ (Geldersekade)」と「クロフェニールスブルフヴァル (Kloveniersburgwal)」、西側には「シンゲル (Singel)」と呼ばれる運河が市壁よりも外側に建設された。これらの運河はそれ以前に作られた市内の運河(5 m から 10 m)と比べて運河幅は大きく(それぞれ約 30 m)、防御面を向上させるという理由からより広く作られたと考えられる。「シンゲル (Singel)」とは「都市の周囲の運河」という意味で、歴史的なオランダの都市の旧市街には「シンゲル」と呼ばれる運河が必ず存在する。アムステルダムの中世の要塞は、1425 年から 1450 年までに 2 段階を経て建設された。1481 年までに中世の城の基本型と一致する土の塁壁が築かれ、塔と市門、そして 2 個の風車が市壁に付属して建設された。

プラーツ広場に面して建てられた市庁舎は、1421 年の大火によって消失してしまった後にゴシック様式の市庁舎が再建された。市庁舎ではアムステルダム市議会が開かれ、1400 年に君主の許可無しに市長(4 人)を任命できる特権を得ることができ、市長は町を治め、必要があれば後継者を指名することができた。9 人の長老議員が陪審員となり、誰かに対して死刑宣告をする時のみ市長からの許可が必要な以外は、町の審判を自由に行った。こうした権力が少数者に集中している支配体制は、民主主義とは反したものだったが、1795 年まで続くシステムだった。

塔は市壁の外に張り出すように等間隔に設置された。現在も残る塔として有名なのは、「涙の塔」と呼ばれている塔である。この塔はアイ湾側の監視を行う役目を果たすために 1480 年に建てられたが、船出する船員たちとの別れを惜しむ女性たちが泣きながらこの塔付近で彼らを見送ったということからその名前が付けられた、という話が残っている。

その他には、市庁舎や計量所があったプラーツ広場近くの市壁に付属して作られた「ヤン・ローデンポールト塔 (Jan Roodenpoortstoren)」は、市門の役割も担っていたようである。塔は残念ながら現在は残っていないが、門前の広場だったとみられるような橋上の広場空間と今はなっている。その空間は橋



011
プラーツ広場に
建つ 市庁舎

012
左側に見えるのが
ヤン・ローデン
ポールト塔

013
ヤン・ローデン
ポールト塔が
あった場所



の中央部分がわずかに高いので、橋を上る前の眺めはまるで運河の上に丘が出現したようである。橋の袂にあるカフェのテーブルや椅子が橋上まで出されることもあるので、天気の良い日には椅子に座って運河を眺めながら飲食を楽しむ、といった少し贅沢な気分を味わうことができる。事実、アムステルダムでは橋の袂の敷地にカフェが多く、そして運河のそばにまでテーブルが置かれている。昼間からコーヒーやビールとともに世間話をつまみにしておしゃべりに興ずる人々、黙々と読書にふける人、そして人間ウォッチングを楽しむ人達が橋の袂に集まり、賑やかな空間を作り出している。

15世紀の都市空間構成

15世紀後半の都市空間構成を表したものが図015である。15世紀のアムステルダムはアムステルダム川の河口付近には防波堤が建設され、市の中心に取引を行う空間や商業施設（時に住宅を兼ねる）が集まり、その周囲に住宅地が広がり、生産の場である工業地区や倉庫街は市の外郭に置かれていたと考えられる。例えば、染物を乾かすための網棚や枠を必要とするテキスタイル産業地区が市外に作られ、テキスタイル産業が行われていたことが判る通り名が今でも見られる。そのほか、ローブを製造する地区もあった。また、市民にはまだなれないニューカマー、冒険家、興行師などの住まいが市外にあった。

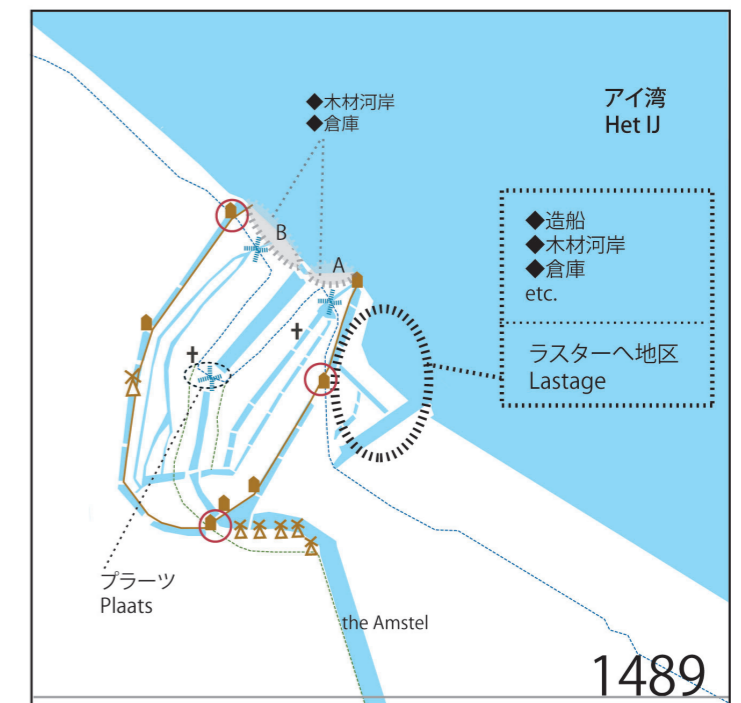
しっかりとした要塞に守られていた市外の東部に初めて大規模な工業地区が作られ、それは「ラストアーヘ(Lastage)」地区と呼ばれた。「ラストアーヘ」とはオランダ語で「荷下ろし」という意味を持っており、古い時代からこの辺りで荷下ろしをしていた船があった事から名づけられた。その地区は造船、木材河岸、倉庫のための空間として使われた。ラストアーヘ地区は当時のアムステルダムの繁栄を支えるべき重要な地区であったが、意外にも市壁の外にあり、しっかりとした防御体制がこの時にはまだ整えられていなかった。環境的な問題から考えて市内に作ることを当時の市民達は避けたのだろう。しかし、それでもこの都市を支えていた地区が敵に襲われ易い海沿いに、あまり重装備をせずに成立していたのは不思議である。市内の安全を優先的に考えた結果、外部から真っ先に攻撃されやすい工業地区や造船地区を市外に置いてしまうことを決めたのだろうか。若しくは、もともとこの地は古くから産業エリアとして発展してきたので、その性格を受け継いで発展させたのかもしれない。

造船には欠かせなかった木材は、ラストアーヘ地区はもちろんのこと、オウデザイス・フォールブルフヴァル（アムステル川の左側を流れる運河）沿いの河岸に下ろされていたことが古地図から見て取れる。アムステル川の左側にニウエザイス地区が出来た頃からその地区の半分ほどが一大木材取引場を成しており、アムステル川沿いには多くの船が停泊し、河岸には木材が積まれ、河岸沿いには木材を扱うオフィスが設けられて活発な木材加工が行われていたと考えられる。アイ湾に面した場所にも木材河岸があり、それよりさらに市内から離れたアイ湾沿いの空間は、造船のために利用されていたようである。市域が拡大した後も、ニウエザイス地区の湾に面した河岸では相変わらず木材が荷揚げされていた。しかし、ニウエザイス地区の木材を加工していた空間はその後ほとんどが残念ながら姿を消してしまい、建築が建てこむ街区へと変容を遂げた。おそらく15世紀時に市内で頻繁に起きる火災のために、木材加工空間一帯が焼失してしまったのかもしれない。しかし、このあたりは後に「ハウトタイネン(Houttuinen)」と呼ばれ、その後も長い間木材河岸として賑わっていった。当時の主要取引先だった北欧諸国から木材を積んで帰港した船は、河岸に直接船を付けて木材を下ろしていたのだろう。そしてその木材は主に造船、住宅や風車の建設などに使われた。



014
1489年ごろのアムステルダム

- | | |
|---------------|------------------|
| ① 旧教会 | 運河 |
| ② プラーツ | a シングル |
| ③ 新教会 | b クロフェニールスブルフヴァル |
| ④ ハールレメル門 | c ヘルデルセカーデ |
| ⑤ ヤン・ローデンボルト門 | |
| ⑥ レフリールス門 | |
| ⑦ セント・アントニース門 | |
| ⑧ 涙の塔 | |



015
1489年ごろの産業立地図

A、Bは木材河岸で賑わった空間

3. 大きな時代の変化の渦の中へ

アムステル川の河口にダムを築き、その周辺で交易活動を行うことによりオランダ北部の交易活動の中心地として確実に発展していったアムステルダムだったが、16世紀という時代はその後によって来るオランダ黄金時代の性格を着実に蓄えていく時代となった。

当時はアントヴェルペン（Antwerpen - 現ベルギーの都市で一般的に「アントワープ」と呼ばれる）の町がヨーロッパ貿易の中心地であったが、バルト海方面の商人たちは交易拠点としてアムステルダムの町に重きを置いていた。オランダ各都市間をつなぐ内陸交通の整備を進めていくことによって、アムステルダムを中心とした国内の都市間の舟運も発達していった。

宗教改革がオランダにもたらした動き

イタリアのルネサンスが最盛期を迎えた頃のドイツで、教皇の権威を否定して聖書に基づく信仰を主張する人々による宗教改革の運動が沸き起こった。オランダ国内にも新教の波が到来し、干拓精神によって培われてきた「人民はみな平等である」という「ノン・ヒエラルキーの社会」のなかで、新教の考えは急速に浸透していったものと思われる。カトリック派のような、権威を持つ教皇がいて、そのもとで信仰がなされるといった上下関係の強い教えが当時のオランダの人々にとってあまりしっくり行かなくなってきたのだらう。営々として都市を築き上げ、堅実な精神を成長させてきたオランダの人々にとって、新教（スイスで誕生したカルヴァン派が主であった）の精神性に深い共鳴を覚えたのに違いない。

しかし、当時のオランダはスペインの属領であり、スペイン国王フェリペ二世によって支配されていた。狂信的と言って良いほど熱心なカトリック教徒だったフェリペ二世は「反宗教改革」の方針に基づき、アムステルダム、ハーレルム、ロッテルダムに多く住んでいた新教徒たちに対する排斥政策を推し進めていった。それに対抗した新教徒達は1568年に反乱を起こし、フェリペ二世もこの動きに対して軍を送って鎮圧しようとしたが、旧教徒（カトリック派）の多かったオランダ南部10州（現在のベルギー地方）を降伏させることはできても北部の州（現在のオランダ地方）を降伏させることはできなかった。オランダとスペインのあいだで起こった戦い（独立戦争）はその後も続き、「80年戦争」と呼ばれた。



016
カトリックの白に対して
黒の服を着るのが
一般的だった

ルネサンスの到来

そんななか、アムステルダムには北から南から商品が集まり、保管されて精製され、そして加工された。主要な市場になっていたアムステルダムの交易の繁栄は、その他の分野への連鎖反応をも引き起こし、産業、技術、科学、地理学、印刷術、銀行業、保険業等のすべてが世界貿易と伴うように発生した。

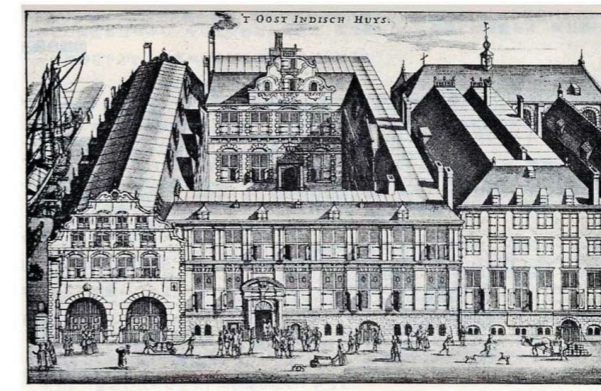
ヨーロッパの南よりルネサンス文化が流入し、印刷術や建築デザイン等がオランダへ紹介され、15世紀後半以降は数多くの出版物が発行された。これに加え、羅針盤の発明に伴う地理学や天文学を応用した精巧な地図が作成され、当時の航海史を発展させることに大いに貢献し、オランダ人の海外進出への興味を一層高める結果となった。この二つの知識を併せたものは、オランダ国内では都市の様子を表す地図作成の技術に生かされた。アムステルダムの古地図は16世紀までは作者それぞれの思い入れが強く入った地図が多く作られたが、それ以後は都市計画図の趣が非常に強い地図が多く見られる。一定の高さを持った住宅が建ち並ぶ街区、定規できちんと線を引いたように思えるほどの正確さ。干拓工事の際にも地図を正確に描いて計画を立ててからのほうが効率良く、また正確に行うことができ、そのことから地図の技術は急速にオランダ国内で発達していったと考えられる。

独立戦争時の1585年に港町アントヴェルペンはスペインによって陥落し、町は衰退した。その後、16世紀後半にアムステルダムは突如として繁栄を迎えた。その一因は、アントヴェルペンの商工業者たちがアムステルダムへ移り住んだことにある。アントヴェルペンが栄えていた頃、ここでは様々な外国人が貿易活動をしており、その関係を持つアントヴェルペンの商人たちがアムステルダムにやって来る事により、その取引先との貿易がアムステルダムでも維持されることとなった。その結果、1590年代に地中海地方やレヴァント地方との貿易が始まった。つまり、アントヴェルペンの地で作り上げられた貿易に関するノウハウが、アムステルダムの地に移植されたことにより、アムステルダムは一大商業都市へ大躍進を遂げるようになったのである。また、1565年にはプラーツ広場に軽量所が建設された。魚市場に関しては、1599年にいちばん初めに設置されたダムの位置に設けられ、その後17世紀に入ると現在のダム広場に隣接するようにつくられた。

また、遠方との交易が盛んになるのもこの頃で、1598年には東インドへの航海に成功し、オランダと東洋方面との貿易活動が始まった。1600年にアムステルダム東インド会社が設立され、同時期にオランダ諸都市でも貿易会社が設立され、これらの幾つかは後述する連合オランダ東インド会社の前身だった。



017 (上)
海上のオランダ船



018 (下)
アムステルダムの
オランダ東インド会社

アムステルダムを中心に貿易活動の勢いは増していき、1600年の時点でアムステルダムは1000隻以上の遠洋航行船の出帆する港として世界で最も重要な海港となった。

こうした流れのなかで、商人を含めた移民が国内外から流入してくるようになった。1570年代のアムステルダム市内の南部出身者（アントヴェルペンがある地方）の割合は10.9%だったのが、1580年代になってその割合は44.2%に上った。いっぽうスペインやポルトガルでの異端審問の厳しさから両国に住んでいたユダヤ人たちがユグノー（フランスの新教徒）たちが、迫害から逃れるためにアムステルダムに移住するためにやって来たのも市内人口の急増に拍車をかけた。これに応じてアムステルダム市内には最初のシナゴーク（ユダヤ人のための教会）が1597年に市の東部に建てられた。このように、アムステルダムは人種のるつぼと化して国際貿易都市として賑わった。

都市の拡張（16世紀）

1450年時に1万人のアムステルダムは、1585年（アントヴェルペンがスペインによって陥落した年）を過ぎた1597年には6万人へと膨れ上がった。国内外から移民がアムステルダムに集中して急激に人口が増加したために市内は手狭になり、1593年までに市域の拡張が再び行われた。

新しい市の要塞環状運河は西側に出来たが、およそ一街区だけ広がるだけだった。拡張工事の際にそれまでの中世の要塞が壊され（1601～1603年）、より近代的で頑丈な要塞が新しく作られた。その内側には狭い幅の内堀がコーニングス広場 (Koningsplein) まで掘られ、その掘割は当時「コーニングス運河 (Koningsgracht)」と呼ばれた。コーニングス運河という名前はその後ヘーレン運河と改名されてしまったが、コーニングス広場と呼ばれる小さな広場が現在も残っている。

かつての外堀で要塞運河だったシングル (Singel) は、拡張工事後に市内を流れる運河と変わった。シングル沿いの河岸は、ラーデン・ロスカーデ (laaden loskade、「カーデ (kade)」は「埠頭・波止場」という意味のオランダ語) と呼ばれる重要な河岸となった。当時運河に面した広場には「りんごの市場 (Appelmarkt)」、「ラスクや航海用の乾パンを売る市場 (Beschuytmarkt)」、そして「わらの市場 (Strommarkt)」と呼ばれた市場が設けられ、そうした名前は、現在は通り名に残されている。

一方、拡張工事によって市の東側もさらに広くなり、アイ湾に面したところには外堤防が建設された。その目的は、市内に新しい造船所やローブ製造所を設けるための工場地区を作ることだった。以前よりこの地域はラスターへ地区と言う産業地区だったが、これによってラスターへ地区は市域内に入るようになった。



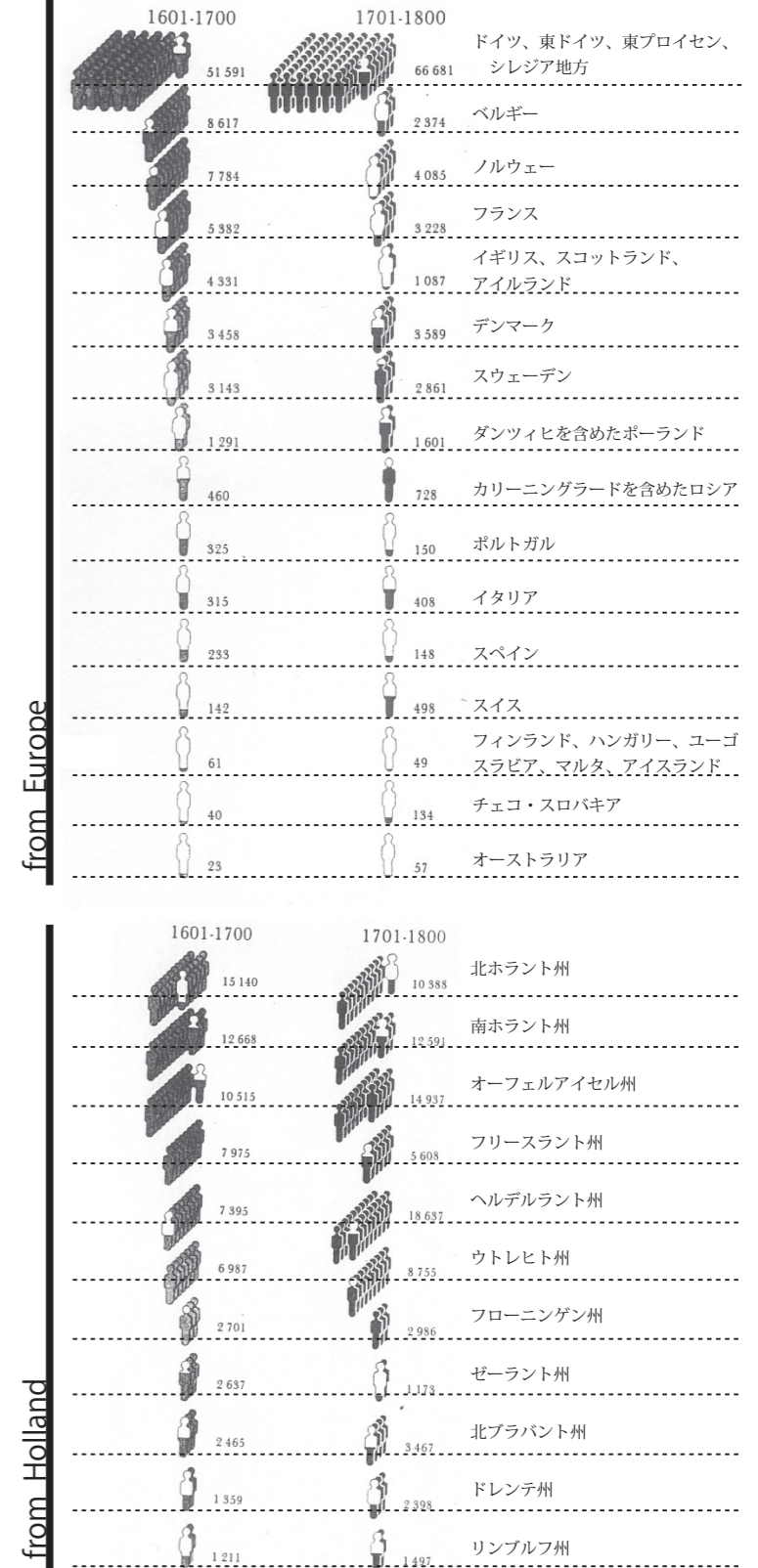
019
広場に面して両脇に建つ
2つのシナゴーク
(ポストカードより)

020
1601～1700年、1701～1800年における、ヨーロッパ諸国から、そしてオランダ国内から、アムステルダムへの移民数を表した図（単位：千人）

1601～1800年のあいだ、総数でヨーロッパ諸国から174,874人、オランダ国内から153,490人の移民がアムステルダムへやって来た。

図中に記載されている国名や地域名、州名は現在使われているもので表記されている。

なお、このデータはアムステルダム市立公文書館の公文書保管人であるS.ハルト博士によるものである。



| 期間(10年単位) | 平均人口(人) | |
|-----------|-----------------|-----------------|
| 1600-1610 | 60,500-71,500 | アムステルダムにおける人口推移 |
| 1611-1620 | 84,500-88,500 | |
| 1621-1630 | 108,500-116,000 | |
| 1631-1640 | 126,500-139,000 | |

4. ヨーロッパ交易の頂点と都市の拡大

スペインからの独立戦争、アントヴェルペンの陥落とアントヴェルペン商人たちの流入、移民の流入、東インド方面への進出・・・17世紀を迎えるころ、アムステルダムの町は来るべき大きな波を前に活気に満ちていた。そんななか1602年にオランダ連合東インド会社が設立され^(※1)、ますます町は発展し、人種のるつぼとしてさまざまな人々が住むようになった。1609年に次の都市拡張計画がアムステルダム市参事会の重役から当時の連邦共和国政府に申請されて許可を得た後、その翌年には市の参事会内でも承認を得た。この計画はアムステルダムで初めて都市計画家達を雇って行われたもので、都市景観が都市計画のなかに本格的に考慮に入れられて二期に亘った拡張工事が行われた。

第一期目（1612～1625年）

第一期目は、大工のスタエツと市長のウトヘンスらが中心となって立てられた計画のもと、市の西側部分が大がかりに造成された。また、市の東側も拡張工事がなされてラスターヘ地区よりもさらに東にある地区や、その近くを走っている堤防ラインよりも南にある僅かな部分が市域内に取り込まれた。市の東側部分に作られた新しい地区は、ラスターヘ地区が近くにあったこともあり、工場や造船関係の空間に使用されることになった。また、それまで市域の境界に位置していたセント・アントニース門はこの市域拡張によって市門としての役割を終え、かつての市門周辺はニウエマルクト（Nieuwemarkt＝「新しい広場」という意味）と呼ばれる広場へと変わった。市門としての役目を終えたセント・アントニース門の建物は、初めは商人たちの組合であるギルドのための空間として利用されていたが、ダム広場にあった計量所だけでは取引を行うことができないほど貿易事業が大きくなり、1617～1618年に第二の計量所として改築が行われて使用されることとなった。

第二期目の工事開始前の1648年から、ダム広場では商業都市アムステルダムの威厳を示すべく新しい市庁舎の建設工事が始められた。新市庁舎の建設中は既存の市庁舎を使用していたが、1652年に既存の市庁舎が火事に遭って使用できなくなって新しい市庁舎の完成が急がれた。しかし、この建設工事には7年もの歳月が費やされることになり、1655年になって立派な市庁舎が完成した。ヤコブ・ファン・カンペン（Jacob van Campen）設計の新市庁舎は、今までの市庁舎とは比べ物にならないほどの大きさを持つ建物であり、外壁は石で作られた。ダムラックをアイ湾からダム広場方向へ進んでいくと、運河沿いに建ち並んだ建物の合間から巨大な市庁舎が顔を出すという非常にドラマティックな景観が作り出された。また、外壁に使われた石が白っぽいものであると日が壁面に当たると反射で輝き、水側からダム広場へアプローチした際には光り輝く市庁舎を拜むことが出来たに違いない。オランダの古い都市を訪れると、広



021
1610年ごろの
アムステルダム

- ① 旧教会
 - ② プラーツ
 - ③ 新教会
 - ④ ヤン・デン・ポールト塔
 - ⑤ ハールレメル門
 - ⑥ モンテルバーンス塔
 - ⑦ ギルドのための建物
 - ⑧ 涙の塔
 - ⑨ アムステル川
- a コーニングス運河（のちのヘーレン運河）
 - b ヘルデルセカーデ
 - c クロフェニールスブルフヴァル

(※1)

アムステルダムの東インド会社を見てみよう。「カーメル（kamer van Amsterdam）」と呼ばれた会社内には、艦装（船の建造・修理・艦装の監督・東インドへの貴金属の水兵と兵士の採用）、倉庫（商品の保管）、取入（現金と貴金属の支給、とりわけ東インドへの貴金属の支給）、会計（簿記の監督・株の管理）といった4つの委員会が置かれていた。アムステルダムにおける株の出資者は職業構成として職人・賃金労働者・医者・牧師・官吏・商人などであり、そのうち商人が最も大きい割合を占めていた。18世紀半ばには350人ほどの職人達がアムステルダムの東インド会社のカーメル内で働いており、その150人は造船所内で、50人は香辛料の荷解きと荷の選別をするため、50人は船体の供給のために、そしてその他は帳簿係や書記として働いていた。1790年の発表では、1300人前後の労働者がアムステルダムの造船所で働いていた。東インド会社の出現によって造船という職場への雇用拡大が広がり、市民に対して仕事のチャンスが増えた。貿易に関係する施設として、1609年には国際貿易を促進するために外国為替銀行も設立された。それに続き、1611年には市の証券取引所が開設され、それはアムステル川の上に建てられた。

場の中心は教会では無く市庁舎が広場に配置されていることが多いが、アムステルダムにおいてもそうであった。アイ湾からダム広場まで向かうダムラックの一部は残念ながら埋め立てられてしまい、現在は水辺からダム広場へアプローチすることは出来ない。しかしアムステルダム中央駅からダム広場へ歩いていくと、往時の船乗りたちが経験したであろうそのドラマティックな空間体験をすることが可能である。

第二期目（1658～1663年）

第二期目の工事が行われる際、第一期目で作られた環状運河とヨルダン地区南部（末端部）からアムステル川までの地区、さらに川を越えてアイ湾にぶつかる間の地区が造成された。それはダムを中心として円を描くような都市の作られ方だった。この期間中、人口は6万人（1597年）から1625年にその倍の12万人、そして1662年に20万人となった。

アムステルダム中心部の地図を見てまず興味深く感じたことは、扇状の形をした都市だということである。なぜこのような形を当時の計画家たちは選択したのだろうか。それは、当時イタリアで論じられていた「円状都市」の理論に因っている。ルネサンス初期のイタリア理論やアルベルティの影響から作られたルネサンス初期のイタリア都市構造をヒントにして都市が計画された。事実、アムステルダムに作られた3本の環状運河はオランダ語で「フラハテンホルデル (grachtengordel)」という総称が付けられており、その意味はまさしく「同心円の運河」を表している。しかしアムステルダムの場合、都市の中心であるダムが水（アイ湾）に近いところに位置していたため、円状の都市にはならず扇状の都市が出来上がった。

オランダ国内には、この円状都市理論を使って計画を進めた都市が他に幾つかあり、その例としてライデン (Leiden)、ハールレム (Haarlem)、ウトレヒト (Utrecht) の三都市が挙げられる。これら三都市はアム



022



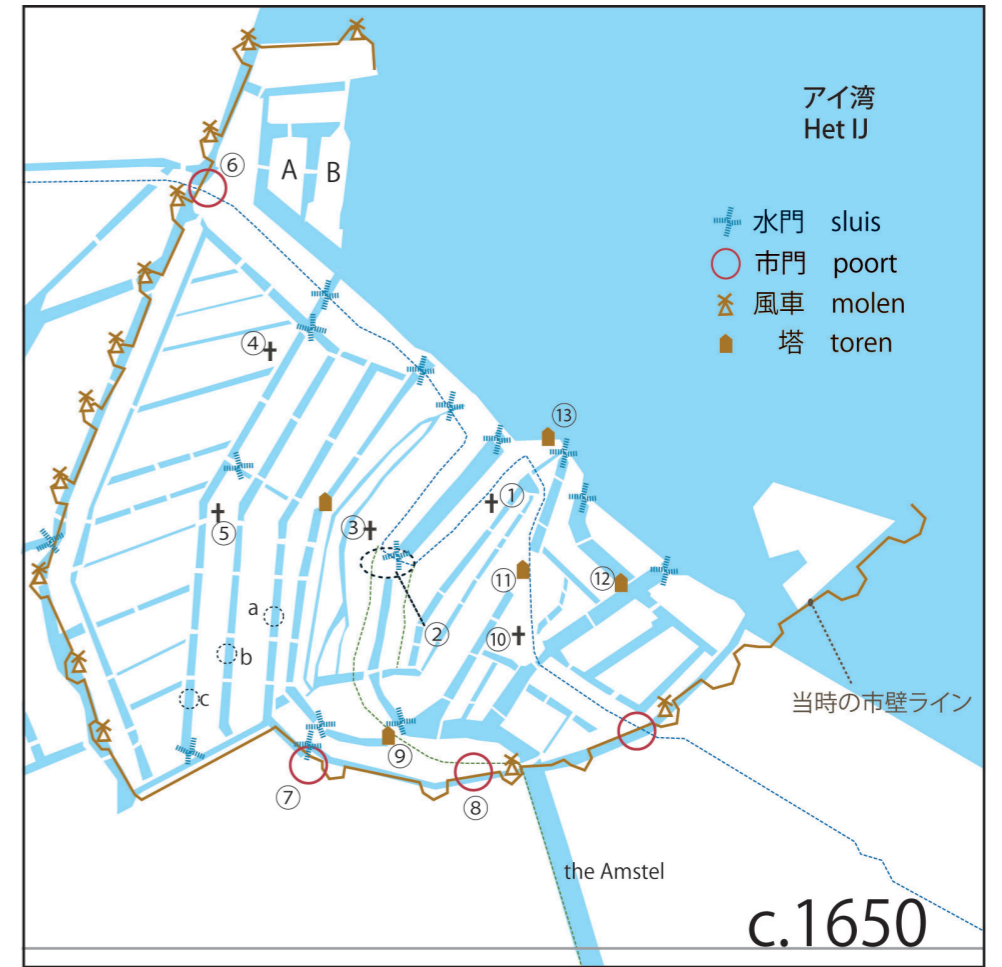
023



022
軽量所へと転用されたセント・アントニース門

023
セント・アントニース門、軽量所という履歴を持つ建物は、現在カフェとして使用されている
(井手敦子氏撮影)

024
ダムラックから見た新市庁舎とその手前にある軽量所



025
1650年当時のアムステルダム

- ① 旧教会
- ② ダム広場
- ③ 新教会
- ④ 北教会
- ⑤ 西教会
- ⑥ ハールレムメル門
- ⑦ ライツェ門
- ⑧ ウトレヒト門
- ⑨ ムント塔
- ⑩ 南教会
- ⑪ 計量所
- ⑫ モンテルバース塔
- ⑬ 涙の塔
- a ヘーレン運河
- b カイゼルス運河
- c プリンセン運河
- ヴェステルック島群
- A プリンセン島
- B ビッケルセ島



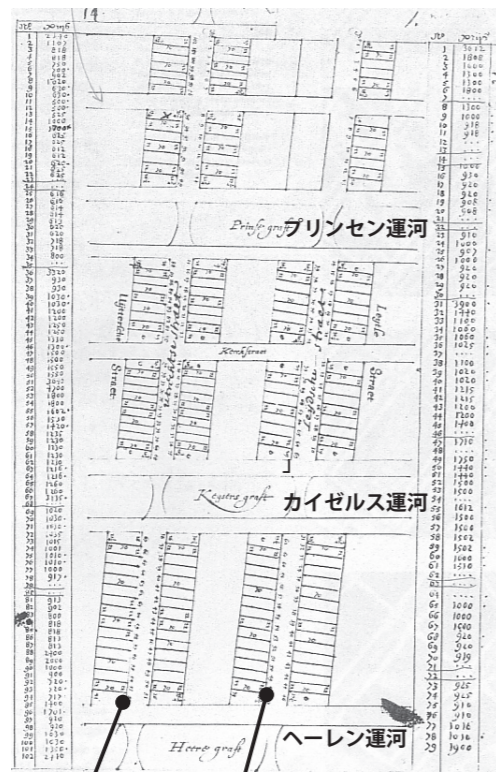
026
海から見た1618年当時のアムステルダム

ステルダムが都市計画を行った時期と前後して環状型の拡張工事を行っており、17世紀当時オランダで円状都市の考えが流行していたことがうかがえる。また、ナールデン（Naarden）やヴィレムスタット（Willemstad）など、強固な要塞都市も作られるようになった。こうした外敵から守るための都市を作った背景の1つとして、当時フランスのローデヴェイク14世が軍隊を伴ってアムステルダムのほうへ攻めてきたことが挙げられる。

このように、ほぼ正確な扇状の都市に作り上げることが出来たのは、航海術によって発達した地図作成のおかげで正確な都市計画図を描くことができたからであろう。また、土地を造成する際は山や谷などが存在しないために地形に左右されることが無かったこと、そして自分達で長い間土地を作り続けてきたため技術や知恵が初期のころよりも格段に増していたことも手伝って、興味深い形をした都市を作り上げることを可能にしたとも考えられる。

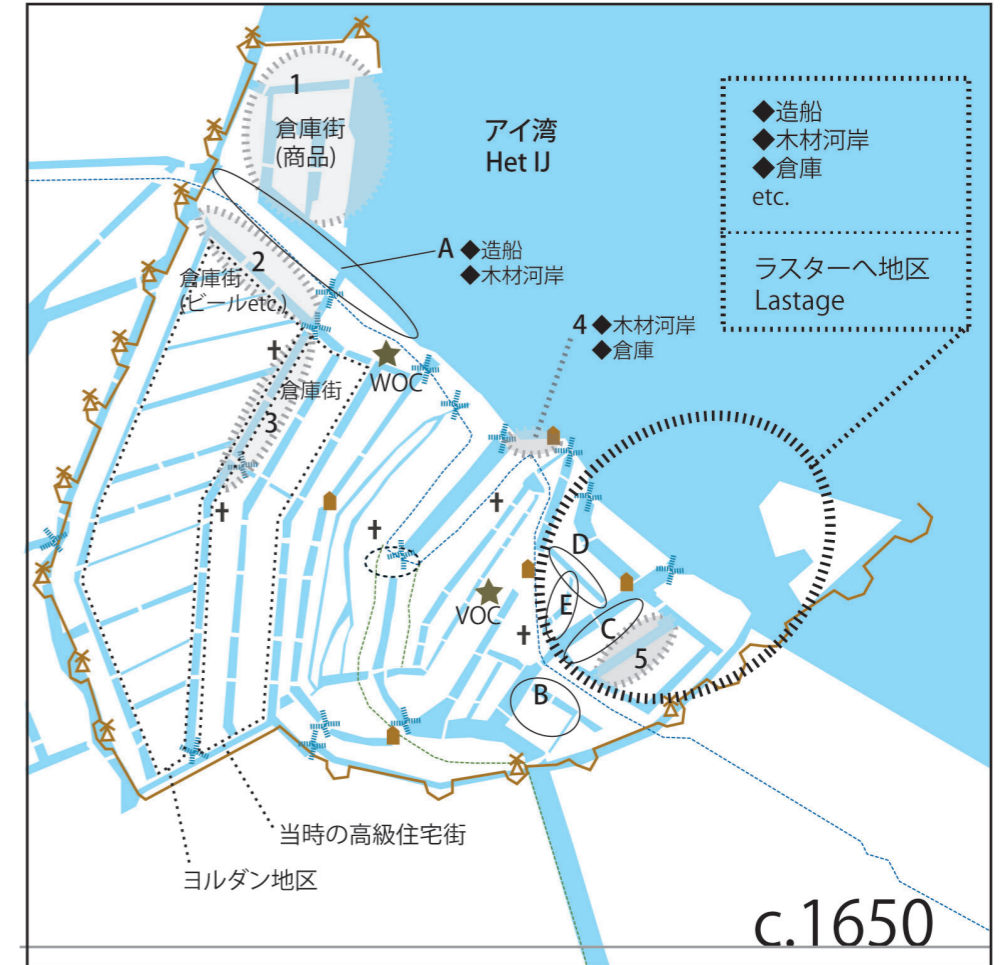
さて、新しく造成された土地に走るウトレヒト通り（Utrechtsestraat）とライツェ通り（Leidsestraat）沿いの敷地の競売の様子を示したものが図027（1663年作成）である。二つの通りはこの時の市域拡張によって新しく設けられた市門（ウトレヒト門とライツェ門）へ通じており、それぞれの通りがウトレヒトとライデンへ続く主要な通りだった。両通り沿いの土地は新しい造成地の中で真っ先に売りに出された。図の両側に記載されている数字の列は両通り沿いの敷地の売上高が書かれており、左はウトレヒト通り、右がライツェ通りのものである。図にざっと目を通してみると、ヘーレン運河とカイゼルス運河に近い敷地に高い値が付けられていたことが読み取れる。いっぽうで同じ環状運河でも最も外側のプリンセン運河には安い値段が付けられており、プリンセン運河は三本の運河のうちで最も地価の低い、そして裏方的な性格が強い運河だったことが読み取れる。

また、アムステルダムの市壁沿いにあった塁壁のそれぞれに、風車が設置されているのが古地図上で確認できる。現在は全て取り壊されてその姿を見ることは残念ながら出来ないが、風車のそばではその動力を利用し水を汲み上げて排水を行うために、または墓場の空間のために利用されていた。そして、市壁のそばでロープの製造を行っていた事から考えて、工業用としての役目も風車は担っていたのではないかと考えられる。



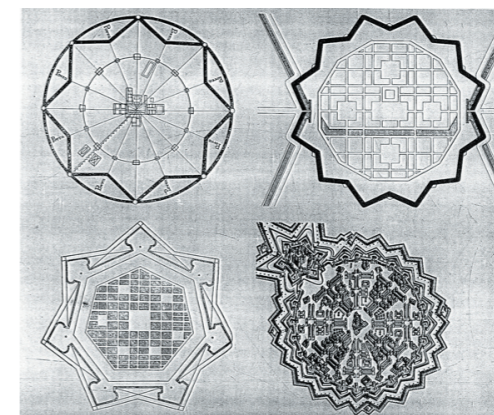
027
ウトレヒト通りと
ライツェ通り沿いの
競売の様子を表した図

※図の両脇に各通り沿いの地価が記載されている

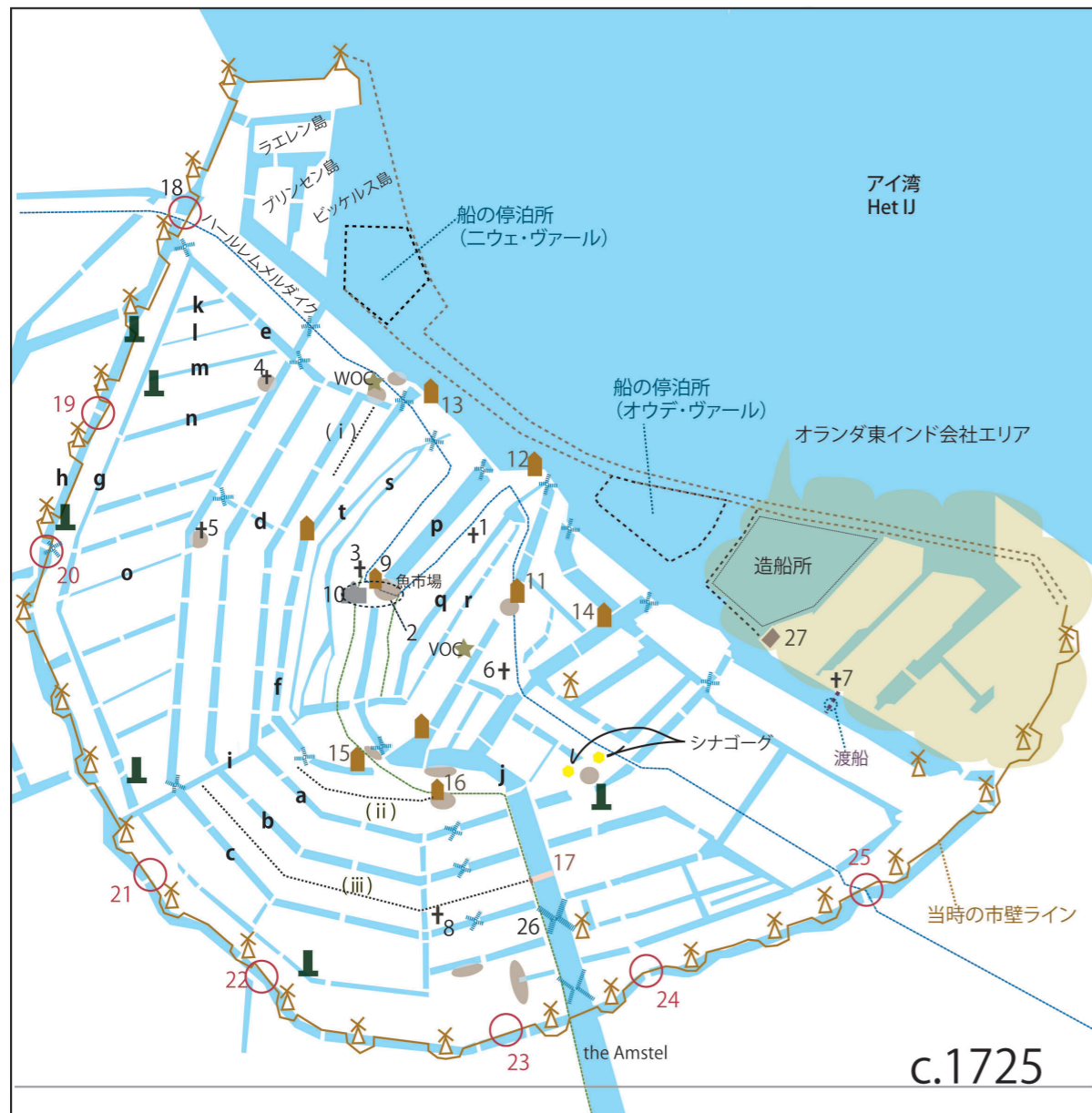


028
1650年当時の
アムステルダムにおける
産業立地図

- 倉庫街
 - 1 ヴェステルツェ島群
 - 2 ブラウヴェルス運河
 - 3 プリンセン運河
 - 4 オウデザイス・コルク
 - 5 オウデスハンス
 アイレンブルフ
マルケン
- 木材河岸
 - A ハールレム木材河岸
 - B ヨーデン木材河岸
 - C ハウトコーペルスブルフヴァル
 - D レヒトボームスロート
 - E クロムボームスロート



029
円状都市のモデル図



- 凡例
- ✶ 風車 molen
 - 🏰 塔 toren
 - 🟡 市場 markt
 - ⚓ 水門 sluis
 - 🚶 市門 poort
 - 🪦 墓場 begraafplaats

- | | | |
|-------------|---------------------|-------------|
| ① ヘーレン運河 | ⑫ ハウズブルーム運河 | 030 |
| ② カイゼルス運河 | (現在のヴィレムス通り) | 1725年ごろの |
| ③ プリンセン運河 | ⑬ リンデン運河 | アムステルダム |
| ④ レリー運河 | ⑭ アニエリース運河 | |
| ⑤ ブラウヴェルス運河 | (現在のヴェステル通り) | *図に書いての解説は右 |
| ⑥ シンゲル | ⑮ ローゼン運河 | ページ下段につづく |
| ⑦ ラインバーンス運河 | ⑯ ダムラック | |
| ⑧ シンゲル運河 | ⑰ オウデザイス・フォールブルフヴァル | |
| ⑨ ライツェ運河 | ⑱ オウデザイス・アハテルブルフヴァル | |
| ⑩ アムステル川 | ⑲ ニウェザイス・フォールブルフヴァル | |
| ⑪ パルム運河 | ⑳ ニウェザイス・アハテルブルフヴァル | |

船乗りの行き交うエリア ～ハイデン・レアエル地区～

ここで17世紀時のアムステルダム市内の都市空間構成を見ていこう。

市内の工業地区は、前述した通りラスターヘ地区と市の西側のアイ湾に面した地区（プリンセンアイラント地区）に集中した。それに加え、ラスターヘ地区よりも北東部に新しく大きな島（埋立地）が作られ、その場所には東インド会社のオフィスや東インド会社専用の工場、造船所、倉庫などが作られ、その周辺に木材河岸や木材の市場が設けられた。

古地図や文献から、17世紀時の木材河岸は5地域に集中していたと考えられる。ハウト（オランダ語で「木」を意味する）運河、ハウト通り、コルテハウト通りなど、通りや運河の名前にも木材関係を表す言葉が使われた。これら三つの通りとともに現在市庁舎兼オペラハウスが建っているあたりに位置していたが、近代になって水路が埋め立てられた後に改名された。

オランダ西部は砂地ばかりで木材が育つ土壌では無かったために主だった森が無く、木材は常に輸入された。木材の運び方は、ある程度製材された状態の角材で組んだいかだをライン河やマース河の流れに乗ってオランダ南部のドルドレヒト (Dordrecht) という都市まで運ばれ、そこで木材取引がまず行われた。1600年ごろまではドイツやベルギーから輸入されたナラ材を主に用いていた。というのは、造船の際に大量の木材として特にナラの曲げ材が必要とされたからである。また、屋根材としてもナラ材が使用された。1600年以後はスカンジナビアやバルト海沿岸諸国から大量のマツ材（スカンジナビア産のマツ材はきめが粗い）が船で輸送された。住宅を建てる際に地中に埋めた杭用の木材はモミ材が使用され、モミ材はいかだにされてライン河やマース河の流れに乗せて運ばれた。(*2) 木材河岸のそばには必ず造船のための空間があり、相互が非常に強い関係を持っていたことが分かる。

もう少し詳しく市内の様子を見るために、市の北西部にあるハーレムメル門周辺の地区を例に挙げる。この地区は「ハイデン・レアエル地区 (de Guiden Reael wijk)」と呼ばれ（図21中の記号Aのあたり）、ヨルダン地区とそれより北に位置する港湾地区との間にある。この地区そのものは1613年の都市拡張計画の際に作られたのだが、地区内を走るハーレムメルダイクの通りはすでに13世紀に作られたものである。この通りは、当時のホラント伯の命令により実行された大きなプロジェクトの一部としてアイ湾に沿うように築かれた海の堤防（ゼイダイク）の一部である。人々が堤防上の道を通ってハーレムへ到達することができたことから通り名がつけられた。

ブラウヴェルス運河 (Brouwersgracht) とプリンセン島の向かいにあるアイランズ運河 (Eilandsgracht) の間の地域にある、湿気が非常に高い土地に建設されたハーレムメルダイクは、いろいろな活動の中

(*2)

スカンジナビア産のマツは「フルエン（オランダ語ではフレーネン）」と呼ばれ、またモミ材にはドイツ産とスカンジナビア産のものが使われていた。それぞれの産地によって違う名前があり、ドイツ産は「タネ (tanne)」、スカンジナビア産は「グラネン (granen)」と呼ばれた。

（「アムステルダム物語」p.40 - 41より）

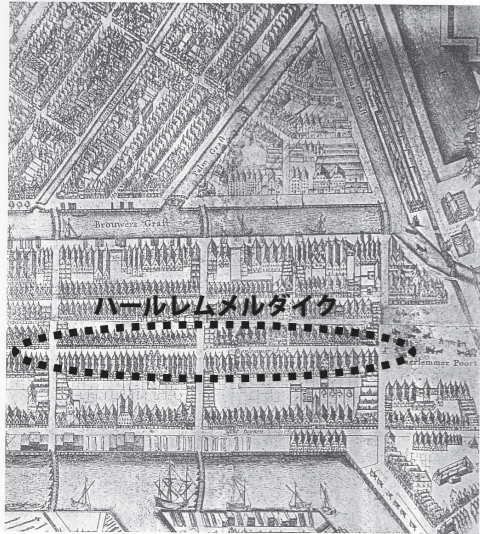
● コーチハウス（馬車庫）の多い通り

- (i) ラング通り
- (ii) レフリールス通り
- (iii) ケルク通り

- ★ VOC オランダ東インド会社のオフィス
- ★ WOC オランダ西インド会社のオフィス

● 堤防上の通り

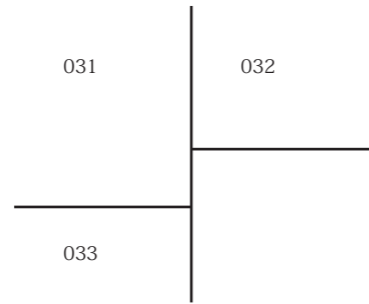
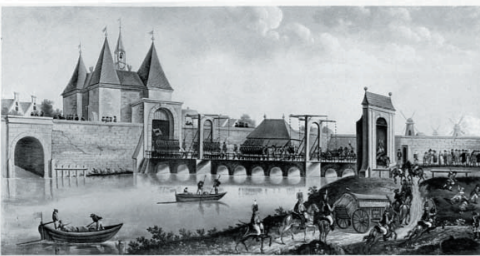
- a ニーウェンダイク
- b ヴァルムス通り
- c カルフェル通り
- d ネス



031
ハウデン・レアレル
地区

032
現在の
ハールレメル通り

033
17世紀のハールレメル門



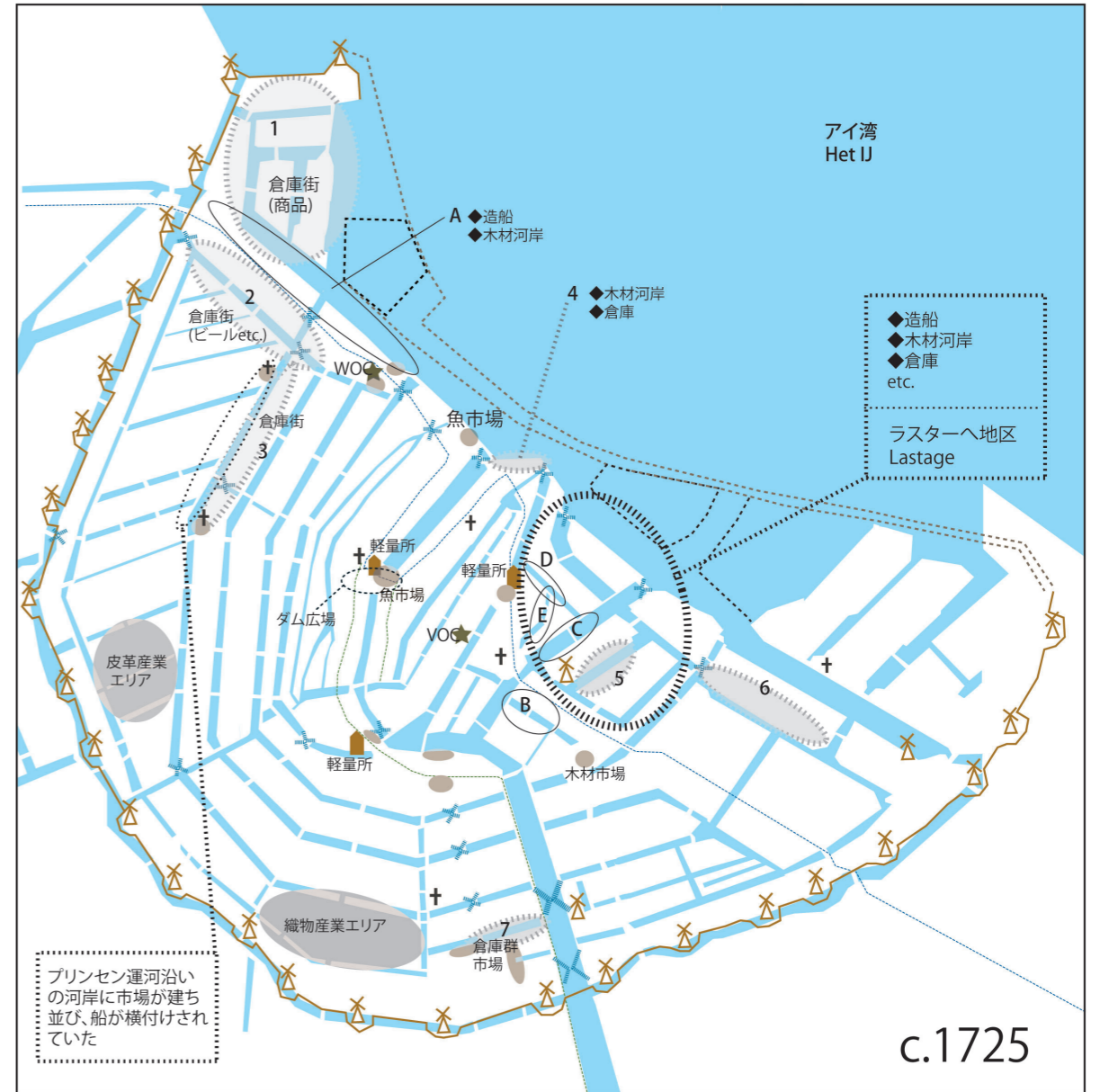
心軸となって活気のある空間を生まだした。小さな専門店（主に船関係）や船乗り達の気晴らしのための酒場、アムステルダムにやってきた旅行者のために宿泊施設が出現し、馬車業や木材の貯蔵場所も生まれた。市外からやって来た農夫や猟師たちのなかには、市内に住む人たちに対して自分達の品物をハールレメルダイクで売っていた。

ブラウヴェルス運河にはかつてビール醸造所が存在した。というのは、醸造所はきれいな水が必要とするため、都市のなかできれいな水をすぐに使えることができる場所に建てられる必要があったからである。ハールレメルダイクの周辺地区は市の外郭部にあり、そういう意味ではビール醸造所を建設するにふさわしい場所であった。製造されたビールはブラウヴェル運河沿いの倉庫に蓄えられ、出航の際には船乗り達の飲料水としてビールが船中に積まれた。ブラウヴェルス運河（醸造業者の運河）という名前は、ここから来ているのである。

船を停泊させるための場所は涙の塔の東にもあったが、1613年に新しい停泊場所であるニウエ・ヴァール（Nieuwe Waal）が市の西北部のビッケルス島やプリンセン島のすぐ東に作られた。これがハールレメルダイクの近所であったため、ハールレメル地区に人が集中するという性格がさらに強まった。堤防通りであるハールレメルダイク通り沿いには、製造された商品を扱ったり、市内の水運に必要なものを扱ったりする専門店が現れるようになり、ヨルダン地区に住む人たちにとっても重要なショッピングストリートだった。現在の通り沿いにも雑貨屋、レストラン、カフェ、パン屋、チーズ屋、洋服屋など、本当にいろいろな店が建ち並び、買い物がこの通りだけで済むぐらいである。また、映画館、レストラン、カフェもあって一日を通して人通りの非常に多い通りである。

この地区が当時水運と結びついていた様子は、当時の建物の種類からも明らかになる。倉庫、造船所、オフィス（仕事場）、住居、商店、宿泊所、宿（飲み屋）などがあり、この地区で働いていた人たちは大抵の場合はそこに住まいを持っていた。いっぽう旅行者や船乗りたちは、そこで一時的な宿泊場所を探す

034（下）
ブラウヴェルス運河
沿いに建ち並ぶ倉庫



035
1725年ごろのアムステルダムにおける産業立地図

- 倉庫街
 - 1 ヴェステルック島群
 - 2 ブラウヴェルス運河
 - 3 プリンセン運河
 - 4 オウデザイス・コルク
 - 5 オウデスハンス
アイレンブルフ
マルケン
 - 6 エントレポットドッグ
 - 7 アハテル運河
- 木材河岸
 - A ハールレメル木材河岸
 - B ヨーデン木材河岸
 - C ハウトコーベルスブルフヴァル
 - D レヒトボームスロート
 - E クロムボームスロート

事となった。また、この地区は船長にとっても人気のある住居地域でさえあった。当時の飲み屋は宿泊施設も兼ねており、その周辺では船乗りになることを誘ったりする言わばスカウトマンのような人たちがいて、その誘いに応じた者は飲み屋とともにあった宿泊施設に滞在させられ、ひどい時にはそこから逃げ出せないようにさせられていたそうである。

ブラウヴェルス運河沿いのビール醸造所は倉庫街に取って代わり、アイ湾側には材木取引や木材加工のための空間が集結した。その空間は「ハウトタウン (Houttuinen)」と呼ばれ、河岸にたくさんの木材が積まれているのが古地図から見て分かる。ブラウヴェルス運河の倉庫の下層階には1648年からメタルの軍需品やその他の大きな戦争のための設備が納められた。その上階には市の穀物類が貯蔵されていた。

ハールレム門外の付近から始まるハールレムメル水路 (Haarlemmertrekvaart) が1623年に開通し、引船用の水路としてハールレム方面へ行く人たちのための馬力による定期船も運航され始めた。その周辺に多数の造船所 (木場) や下請け企業が生まれた。

19世紀になると、この地区は非常に大きな変化を遂げる事となる。ハールレムメル門周辺の空地には建て込みが進んだ。木材の貯蔵場所であったハールレムメルハウトタウン (Haarlemmerhouttuinen) は埋め立てがなされ、線路敷設のための盛り土が行われてしまい、もはやその性格を読み取ることは難しい。線路が敷設される事によってアイ湾や西北部の島々との間に障壁が生まれ、水との関係が薄らいってしまったのである。このような原因から、この地域での港湾活動が衰えていった。しかし、それに代わってこの地域には新しい集合住宅のコンプレックスへの建て替えの計画・建設が進められ、住居地域へと変わった。

相次いで建設された倉庫街と倉庫の空間構成

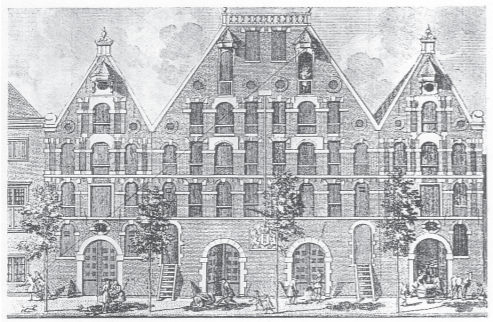
アムステルダムでは、およそ1600年 (17世紀) まで商人たちにとって自らの商品を家のロフト (屋根裏部屋) に納めることが一般的だった。しかし、貿易の拡大に伴いさらなる収納空間が必要となり、一単位としての倉庫に対するニーズが高まり始めた。17世紀の初めには倉庫は至る所で建てられることとなった。

倉庫建築はアムステルダムという都市のなかで、物資集散地としての性格を裏付けるという点から特徴的な建築物であるため、ここで紹介したいと思う。

倉庫のほとんどが運河沿いに建てられた。運河沿いに建てられた理由は簡単で、船を使って市内の運河を行き交うことで荷物を運んだからである。当時の市内の運河による運行システムは、アイ湾とアムステル川の河口がぶつかる辺りに停泊していた大きな帆船から、それよりも小さな帆船 (平底船) に荷物が積み降ろされた後、市内の運河を巡って各倉庫へ荷物を届けるというものだった。ちなみに、17世紀に作られた3本の環状運河 (ヘーレン運河 / カイゼルス運河 / プリンセン運河) のうち、最も倉庫が多いのは



036
ハールレムメル水路の引船



037 (左)
運河沿いに
建ち並ぶ倉庫

038 (右)
荷物を引き上げる様子

最も外側に位置するプリンセン運河である。ヘーレン運河沿いは住宅がほとんど占めていたのに対し、カイゼルス運河の場合は住宅と倉庫の割合が5:5、プリンセン運河にいたっては、当時は倉庫が運河沿いを占めていた。プリンセン運河の西側にあるヨルダン地区は商工業者や労働者たちが住み、またプリンセン運河のヨルダン地区側の水辺には北教会の前から南方へ露店の列が並び、活気に満ちていた。つまり、三本の環状運河のうちで最も物流の激しい、裏方的な性格の強い運河だったこともあり、他の二つの運河よりも倉庫群が多く作られたと考えられる。

倉庫建築の平面は、当時の一般的な住宅のように高層で、間口が狭く、奥行が深いものだった。40mという非常に長い奥行を持った倉庫も時々作られたが、平均的な奥行は30mで、これは当時建てられた商人たちの住宅の奥行 (28.3m = 100フィート / アムステルダムにおける1フィートは28.3cm) とほぼ同じである。一般的な倉庫の間口は5~8m (運河沿いの住宅と同じ) で、多くの場合は運河に沿って側壁を共有しあいながら順々に並んで建てられた。中には倍の幅を持った倉庫 (間口はおよそ15m) も建設されたが、その数は少ない。倉庫の各階の天井高は、床から梁の下部までが2.2mであり、あまり高くはない。これは、商品を多く納めるために可能な限りのスペースを確保させるためであった。

倉庫のファサードは、壁面の中央に大きな開口部が各階に配されており、一般的にとく利のような形をしているのが特徴的である。この2点の特徴を頭に入れて町を歩けば、今でも倉庫と分かる建物に出会える。奥行30mの倉庫建築の前後に開口部が設けられたのみで、光がほとんど入らない内部空間だった。商品を長持ちさせるためという点から考えて日の入らない薄暗い空間が好まれたのだろう。

とっくりの注ぎ口にあたる部分にはホイストビーム (hoist beam) と呼ばれる装置が付いており、当時から標準的に倉庫に装備され、これを使うことで各階にある荷物の出し入れをすることが出来た。重い荷物でも上階へ引っ張り上げられることができ、屋根裏の空間に「タックリング・ギア (tackling gear)」と言う大きな滑車が備え付けることでそれを可能にした。この滑車の技術は現在まで引き継がれており、多くの倉庫ではこの伝統的なタックリング・ギアに基づいた最新の技術が導入されているそうだ。やり方は、屋根裏にあるタックリング・ギアにロープを巻き、ロープの先に付けた鉤針のようなものに荷物を引っ掛け、ロープを巻き上げる。そして各階の中央部分にある大きな窓を通じて商品の出し入れを行った。この設備を用いることによって上層階へと比較的簡単に商品を引き上げて運ぶことが出来たため、ホイストビームはアムステルダム市内の建築が高層化していく上で欠くことのできない装置だった。市の中心のほとんどの建築上部には「ホイストビーム」と呼ばれる設備が付けられた。

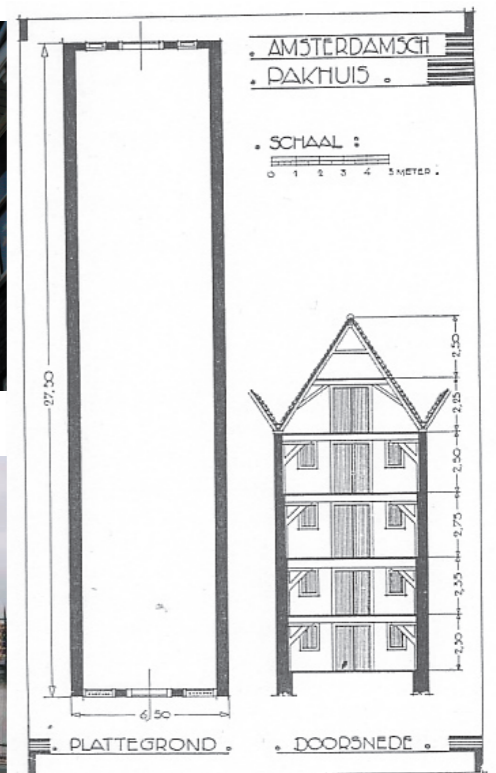


039 (左上)
ホイストビーム

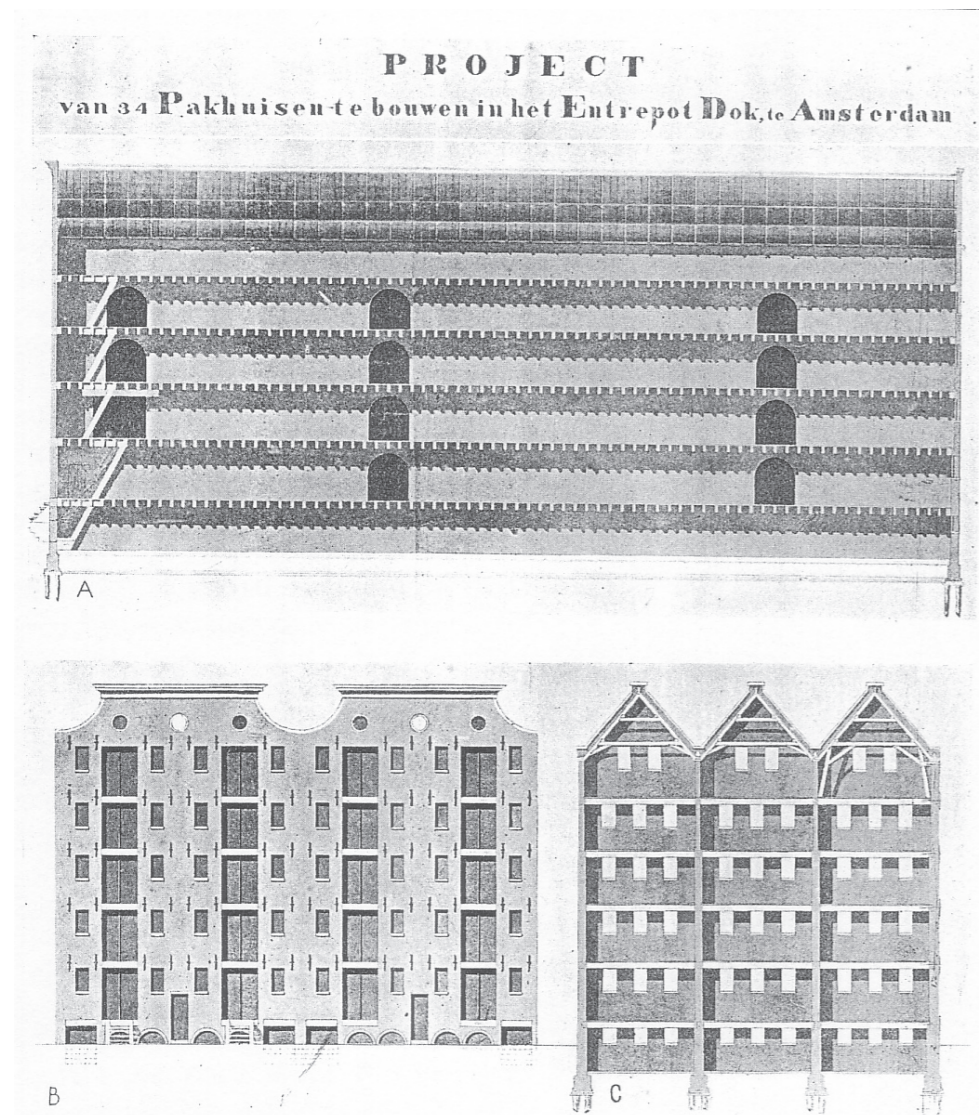


040 (左下)
当時使われていた
海軍の倉庫
(現在は海洋博物館)
※図036ではno.27

041 (右)
一般的な倉庫の
平面と断面



とっく利のような形を印象づけている、屋根の切妻部分（オランダでは「ゲーブル」と呼んでいる）は「水差し型のゲーブル (funnel-shaped gable)」と呼ばれている。一つの大きなゲーブル (trapezoid shaped gable) を持つものは稀であり、間口の幅が広い倉庫は2戸分のゲーブルを持ち、ファサードも二戸分であることが一般的だった。大きくて、キングサイズのゲーブルを持つ倉庫は、東インド会社や若しくは市の機関、または大きな多国籍の会社・団体によって所有されていることがほとんどだった。好例は、現在は海洋博物館として利用されているもの (Lands Zeemagazijn) で、1656-1657年に建てられた。建てられた当時は海軍の貯え（武器や持ち物など）を収める目的のために建てられた。



042

エンレポットドックに建てられた倉庫

- A 長手方向の断面のようす
- B 立面のようす
- C 間口方向の断面のようす

※エンレポットドックは図038上でno.6として示されたエリア

物の収納空間から人の住む空間へ ～倉庫の改修～

20世紀になって港湾関係の施設が市外へ移ったことにより、市内の倉庫建築をどうするか、という議論がなされた。一般的な住宅と違って中庭の無い奥行き20m（時に40m）の空間であること、天井高が床から天井梁まで2.2mと低いこと、正面のファサードの壁には比較的小さな開口部が取られていること、などと言った倉庫建築の特徴を考慮しても住宅として活用するには不適當かと思われたのだが、その問題を以下のようにクリアすることによって集合住宅、スタジオ、ギャラリー、オフィスなどへの転換を図り、倉庫建築は幸運にも生き続けることとなった。

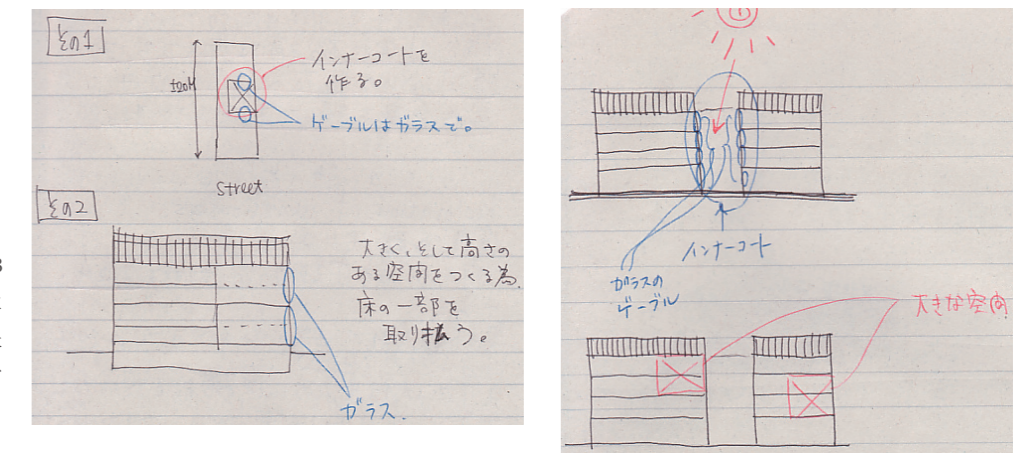
一つ目は内部に中庭を作ることである。上述したように倉庫は中庭の無い建築であるので、倉庫の構造体の一部を壊して中庭を設け、そこに面する壁面にガラスをはめ込むことによって内部へ光や空気を取り込むことにした。

二つ目は二層分を一層分へ変えることである。天井高が低いので、上下階の一部をその間の床面を取り払うことによって一層分の空間へ変えて内部へより多くの光が入るように工夫した。

40mの奥行きを持つ倉庫に関しては、一部を取り壊して20mの倉庫と同様の修復を施した。

議論された当時の人々の選択は正解だったと言って過言では無いだろう。倉庫の姿をしたアパートメントはアムステルダムの人たちに歓迎され、今となっては人気の高い物件であるというのだから。古いものを生かして新しい命を吹き込ませた成功例と言うべきものであろう。

043
倉庫の改修時に
生み出された
アイデア



5. 絶頂期のあと

国力の衰え（18世紀）

オランダ東インド会社の設立によって、17世紀に商業都市として大躍進を遂げたアムステルダム。1700年にアムステルダムの居住人口は21万人に達してヨーロッパ第四の都市となった。しかし、その一方で諸外国との海外貿易の競合による貧困や失業の増加問題も浮上してきた。また、1763年には外国債の急激な投機により、株式市場が混乱してしまった。

1648年にスペインとの戦争が終わってオランダは完全に独立国となったが、1652年の第一次英蘭戦争を皮切りに、1672年までにイギリスとの戦争が三回起こった。このイギリスとの戦いは厳しいもので、戦争によりオランダの国力が大きく削がれてしまった。結局オランダはイギリスとの戦いに敗れ、当時所有していた植民地の多くをイギリスに奪われる結果となった。例えば、当時「ニューアムステルダム」と呼ばれていたアメリカ大陸東部の町は、「ニューヨーク」と名前を変えてイギリスの領地となった。^[*3]

いっぽう国内はフランスによって支配され、ナポレオンの弟であるルイ・ナポレオンがオランダ国王に任じられた。ルイはアムステルダムのダム広場にある豪華な市庁舎を彼自身の住まいとして使用し、それはその後王宮と呼ばれるようになった。しかし、ダム広場にあった計量所は王宮の前であって邪魔だと言う理由から不運にも解体されてしまった。1810年にはオランダはフランスに併合されたが、その三年後の1813年にナポレオン支配に反抗して独立君主体制を立ち上げ、ナポレオン軍は大敗を喫したためにオランダから撤退させられた。そして1814年には新政府が作られて今日のオランダとベルギーを含めた君主制のネーデルラント王国が誕生し、新憲法も制定された。翌年の1815年には名前を変えてオランダ王国が成立した。オランダ国王となったヴィレム一世は市の財政復興のためにオランダ銀行を設立(1815年)した。また、弱体化したオランダ経済を立て直すために1819年には既存の為替銀行が閉鎖された。

復興するアムステルダム　～産業革命後～

フランス統治時代からの不況を引きずり、アムステルダムの19世紀は経済的には停滞期を迎えていた。人口も1724年に22万人だったのが、1815年には18万人に減ってしまった。そんな中、イギリスから興った産業革命の影響を早からず受けたのだが、これは1813年に即位したヴィレム一世によるところ

が大きかった。彼はイギリスで育ち、産業革命の時期を目の当たりにしていたため、オランダ国王に即位後は道路、運河、港湾施設の整備を第一に掲げ、近代化することに力を尽くした。1830年には、アムステルダムで最初の蒸気機関による製糖工場がケイゼルス運河沿いで操業を開始した。1839年にはオランダ国内で初の鉄道がアムステルダム～ハールレム間（19キロ）を走り、また1889年にカイベルス（P.J.H. Cuypers）設計によるアムステルダム中央駅が、アムステル川の河口に造成された島上に完成した。1851年には民間の水道会社が設立され、沿岸の砂丘地域からの飲料水供給が開始された。

水運関係では、二つの大きな運河が完成した。まず、アルクマール（Aalkmar）やデン・ヘルデル（Den Helder）を通る北オランダ運河が1819～1834年の工事の未完成した。続いて1883年に北海運河が完成した。この北海運河は大型の遠洋航行船がアムステルダムから直接北海へ行くことを可能にし、従来の舟運活動に大きな影響を与えた。というのは、それまでは大型遠洋航行船が北海へ行くには、ザウデル海沿いの都市を転々としながら北海へ出るという航路だったのに対し、北海運河を通ることによって大幅な時間の短縮をすることが出来たからである。結局その影響はアムステルダムの港湾施設の立地にも与え、市の西側（北海側）に港湾施設が多く集まるようになった。したがってオランダ連合東インド会社の施設も含む市の東側の港湾関係の施設は、東インド会社の解体も相まって、徐々に重要性を失っていった。

しかし北海運河の完成により、そして通信機関の改善と工業化が進んだことで、19世紀終わりから再びアムステルダムを中心とした北ヨーロッパの経済は持ち直し始めた。アムステルダムの人口も1815年時の減少から再び増え始め、1877年には32万人に増えた。市内のインフラ設備も整い始め、1896年に市営の水道が敷設され、1898年には市営のガスも敷設された。そして1910年に市営のバスが運行された。

1903年に三代目となる新しい証券取引所^[*4]がダムラック上を埋め立てた場所に完成したことにより、アムステルダムの経済活動が再び活発化する兆しが見られた。この新しい証券取引所は、当時最も勢いのあった建築家ベルラーヘ（Berlage）の設計によるものであり、当時アムステルダム派と呼ばれる近代的なデザインを身に纏った建築物だった。しかし、当時はこのデザインに対する市民の見方は冷ややかなものが多かった。現在は取引所としての役目を終え、内部空間が保存されてミュージアムとして一般に公開さ

（*3）
ニューゼーランドの語源はオランダ語の「Nieuw zeeland（ニィウゼイラント）」である。「ニィウ」とは英語で「new」と言うように「新しい」と意味し、「ゼイラント」は「zee」が「海」、「land」が「島（英語と同じ）」を意味することから、それらを合わせて「新しい海の島」と直訳できる。その他にもタスマニアンデビルという動物で知られるタスマニアという名前の語源は、この島を発見したオランダ人が「タスマン」という名前だったことから来ていると言われている。

044（下）

現在のアムステルダム中央駅周辺の様子
左側から、アイ川、アムステルダム中央駅、アムステルダム旧市街



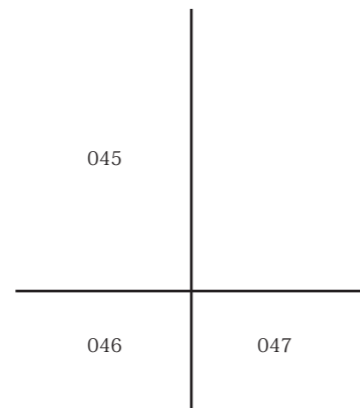
れている。

19世紀にそれまで市内を守ってきた市壁は取り壊され、市壁が走っていたところの一部分は公園として使用された。市門もそれと同時に防御機能を失い、それからは税を徴収するための場所として使われていた。しかし1866年に市税が廃止されて市門は最後の機能を失ってしまい、そのほとんどが取り壊される運命となった。そのなかで残っているものにハールレム門があるが、1840年に新しい門に建て替えられた時に名前をヴィレムス門と改められた。そこでヴィレム二世の就任式が執り行われ、ヴィレムス門は凱旋門として使用された。

舟運の衰退と運河の埋め立て

産業革命を迎えて徐々に経済も立ち直ってきたアムステルダムではあったが、経済活動において転換点を迎えていた。それは工業化による運河の汚染と、近代化による市内の舟運の必要性の減少だった。

工業化による運河の汚染の最もひどかった場所は、市の西部のヨルダン地区だった。もともと商工業者



- 045
北海運河
- 046
かつての市壁が壊され
緑地へと変わる
- 047
現在のヴィレムス門

(*4)

ダム広場に面したロックイン（ダムを境にしてアムステル川の上流側）の上に一代目の証券取引所は建てられたが、老朽化のために1837年に取り壊された。そして1845年に二代目の証券取引所が建てられた。

たちが多く集まっていた地区であったのと、人口増加による過密な居住環境に加え、ヨルダン地区内の運河は初めからあまり良い排水システムが配備されていなかったために、多くの運河がひどい悪臭を放っていた。とくにヨルダン地区の北部は最もひどく、その地域から運河の埋め立てが進められた。1856年に市内で初めてハウズブルーム運河 (Goudsbloemgracht) が埋め立てられ、その名前も変更されて「ヴィレム通り (Willemstraat)」となった。この通りは確かに狭く、現在この通りを歩いてみてもそこにかつて運河が走っていたとは思えないほどである。実際運河の埋め立てがなされる直前の様子を写した写真を見てみると、それは運河と言うよりも小さな水路と言うに近いものだったことが分かる。

市内の舟運の必要性が低くなる一方で、市内の陸上交通の需要が高まってきていた。そして陸上交通を促進させるために、市内の運河の幾つかが埋め立てられていった。19世紀後半、旧市街内の運河の埋め立てが集中的に行われ、1968年までには市内を流れるおよそ20の運河が埋め立てられた。その埋め立ての様子を表したものが図051である。埋め立てられた後には、路面電車（トラム）が走るようになり、またアムステル川の河口にアムステルダム中央駅が建設されたことによって船がダム広場まで行くことが出来なくなった。これは、もはや運河をゆったりと行き交う船の時代では無いことを物語っていた。勿論、北海運河が出来て未だに舟運の時代は続いていたが、国内輸送の点においては鉄道による輸送も行われるようになり、しかも船よりもスピードが速いという点で着実に舟運は脅かされていった。

埋め立てられて主要道路として使われるようになったものの中には、もとの運河と河岸を合わせた幅よりも道路幅を広くする動きも見られ、かつての運河沿いに建っていた建物は後方へ立ち退かされるか、一階部分をアーケード状にすることでそこを歩行者用空間として確保することによって問題を解決した。

一階部分をアーケード状にして歩行者空間を確保した例として、ダム広場とヨルダン地区周辺とを結ぶロードハイス通り (Raadhuisstraat) がある。通りの一部はかつてローゼン運河 (Rozengracht) と呼ばれた水辺空間であったが、運河は埋め立てられて道路となった。また、シングルとヘーレン運河の間にもヴァルムス運河と言う流路の短い運河があったが、それも埋め立てられた。さらにはヘーレン運河とケイゼル運河の間の街区の一部の空間が貫くように壊され、ロードハイス通りはダム広場からヨルダン地区のほうへ繋がった。それまでダム広場から西教会若しくはヨルダン地区へ行くには、運河を通って迂回をするか、橋を幾つも渡って行くかしなければならず、不便であった。しかしロードハイス通りが開通することによって、ダム広場とヨルダン地区が非常に近い存在となった。非常に大胆な都市の再開発がこの頃に行われたのである。



- 048
ハウズブルーム
運河
(1857年)
- 049
ローゼン運河
(1890年)
- 050
ロードハウス通り
(ダム広場方面へ)



第2章 不整形街区から整形街区へ その空間構成

1. 不整形街区

不整形街区とポルダーの関係

現在の地図で初期の地区にある街区を見てみると、街区が非常に有機的に作られていることが分かる。なぜこのような不整形な街区を持っているのだろうか？これはアムステルダムが位置する地域周辺の運河の流れ方やポルダー（干拓地）の形成のされ方に起因している。

アムステルダム周辺地域の運河の流れ方と干拓地の形成のされ方は図052のようであり、この干拓地の形状に倣い、干拓地の間を流れる運河沿いに住宅が建ち並んでいったと言えよう。このように初期のアムステルダムの地区は、後背地の形態がそのまま街区構造として生かされている。ヴァルムス通りやニウエ نداイクなどの主要な通りから入った路地沿いには小さな建築が建ち並び、間口は3～5mほど、そして奥行きが最小でおよそ5mといった驚くべき極小空間が作られていった。こうした極小空間の半分以上が現在は売春地区である飾り窓地区に存在している。

その中に建つ建築は、敷地に影響されるように斜め後ろ方向へ伸びている。通りから一見すると側壁が正面の壁面に対して後方へ垂直に伸びていると考えてしまいがちだが、アムステルダムの都市住宅においてはその考え方は早計であって、側壁が正面の壁面に対して斜め後方へ伸びている例が幾つもある。特にアムステル川の西側（ニウエザイス地区）の街区構成は非常に興味深く、一街区が弓のように湾曲している。このように、通りからはうかがい知れない、非常に面白い空間構成がアムステルダムの都市住宅には隠されているのである。

不整形街区と土地の関係

市内で最も古い通りであるヴァルムス通り (Warmoesstraat) を挟んで旧教会側の敷地割りที่ไม่規則で路地も多く走っているのに対し、反対側のアムステル川に面した敷地は比較的均等に割られていることが、19世紀の地籍図から見て取れる。現在の地図で見ても、旧教会側にある敷地の間口幅は4～5mが多いうえに3mの間口を持つ敷地も見られ、不ぞろいである。それに対して河岸側の敷地はおよそ5mの間口幅で統一されている。奥行きに関しては、旧教会側のほうは数値が統一できないほど奥行き幅に大きな差



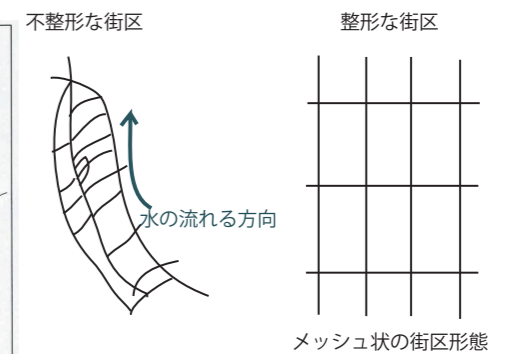
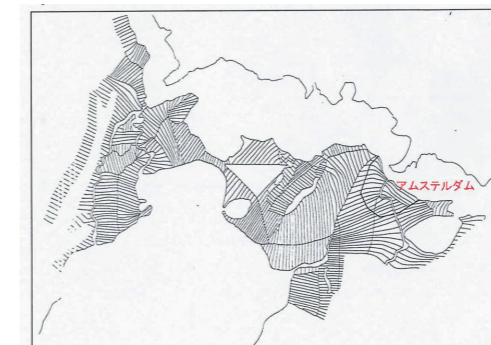
| 年代 | 番号 | 旧名 | 新名 |
|------|----|----------------------------|---------------------------------|
| 1856 | ① | ハウズブルーム運河 | ヴィレムス通り |
| 1861 | ② | アネリールス運河 | ヴェステル通り |
| 1865 | ③ | ベヘインスロート | ヘデンプテ・ベヘインスロート |
| 1867 | ④ | ニウエザイス・アハテルブルフヴァル | スパイ通り |
| 1870 | ⑤ | アハテル運河 カッテンハット | ファルクス通り |
| 1872 | ⑥ | ニウエ・ローイエルスロート | フォッケ・シモンツ通り |
| 1882 | ⑦ | ハウト運河 レプロゼン運河 スパイ | ヴァーテルロー広場 ヴァーテルロー広場 スパイ広場 |
| 1883 | ⑧ | ダムラック (一部) | |
| 1884 | ⑨ | ニウエザイス・フォールブルフヴァル | |
| 1889 | ⑩ | ローゼン運河 | |
| 1891 | ⑪ | エイランズ運河 | |
| 1895 | ⑫ | ヴァルムス運河 リンデン運河 バルム運河 | ラードハイイス通り |
| 1934 | ⑬ | フェイゼル運河 | |
| 1936 | ⑭ | ロックイン (一部) | |

051
アムステルダム市
中心部の埋め立てられ
た運河

※新名が空欄の部分は
旧名がそのまま使われ
ていることを示す

052 (左)
アムステルダム市周辺
の初期のポルダー

053 (右)
不整形街区と整形街区



17世紀を境に街区の形に変化が見られた。17世紀以前のものをも不整形街区（左）、それ以後のものをも整形街区（右）と、ここでは定義することとする。

が見られるが、河岸側はと言うとヴァルムス通りから裏手の水辺までの数値である約 30 m で統一されている。この違いは何に因るものだろうか。

アムステル川と南北に平行に走り、旧教会が背後に控えているヴァルムス通り沿いには、交易が盛んになる前の初期の頃は多くの職人たち、特にベーコンや鰯の燻製などの加工品を取り扱う人々が多く住んでいた。交易が盛んになった後のしばらくの間はヴァルムス通りの住民たちの大多数が様々な手仕事と交易に関する仕事に従事していた。しかし、ダム周辺での交易活動が活発になるにつれ、職人たちの住む土地は次第に貿易商人の手に移り、一部の職人たちはこの通りから姿を消していった。商人たちは旧教会側よりも河岸側に多く住みながら貿易業を営み、通りは徐々にアムステルダム市内で強い発言権を持つようになり、旧教会側（東側）の土地を購入して他人にその土地を貸していた。^(※5)

初期のヴァルムス通り付近の土地利用の様子を知るため、1342 年ごろの市内のようすを描いた古地図を見てみると、河岸側に住んだ人々は市壁いっぱいまで土地を所有していたようで、通り沿いに建物を建ててその裏は裏庭として利用していた。一方で旧教会側はと言うと、通り沿いに建物が建ち並んでいたが、その裏は細かく敷地割りとなされており、あまり私的な大きな土地を持つことができなかつたようである。山口廣氏によれば、1557 年当時はヴァルムス通りを挟んで旧教会側（東側）の約 75%、そして河岸側（西側）の約 80% が持ち家だったという。^(※6)つまり、河岸側の住人のなかには古い時代より住んでいた人々や比較的権力を持っていた人々が多く、よって広い裏庭のある河岸側の土地のほうが地価的に高かった。そのため、その後の都市計画的変更に影響されること無く古い街区や敷地割りの形態を残すことが出来たのではないだろうか。いっぽう旧教会側のほうは、「後世の敷地割りの変更により左右されてしまい、不規則な寸法の間口を持った建築が建ち並ぶ空間が形成された」と山口廣氏が指摘しており、建物の裏の空間が細かく割られていたことや、河岸側よりも貸地が多かったことを併せて考えると、住民が入れ替わる率が旧教会側のほうが高く、その時の状況に合わせて敷地割りを行っていた。つまり貸地のオーナーが自由に敷地割りの変更をしていたため、不規則な間口が並んだ空間になったと考えられる。



054
旧教会周辺図
(縮尺 1/4000)

(※5)

16 世紀中期の租税台帳では、税を納める市民 208 名のうちで職業の判る者が 164 名で、その内訳を見ると商人 107 名、職人 35 名、自由業 7 名、その他 7 名である。扱う商品は、ドイツのビールやワイン、北海のニンシ、穀物、織物などである。商人の中で最も多いのが貿易業で、次いで行商人、穀物商といった順になる。職人は皮なめし工が最多で、次に金融工、そして板金、ロープ、ガラス、靴など様々な技術に関する職人たちが活動していた。自由業では、法律家、公証人、薬屋などであり、その他には宿屋が含まれていた。法律家や公証人といった職業は貿易に関する事柄を主に扱っていたのだろう。また、この当時有能な法律家がオランダから生まれた。このように、様々な職業の市民が当時のアムステルダムの社会を支えていた。

(一部の文章は山口廣氏の SD8002「アムステルダム建築史」より参照)

(※6)

SD8002「アムステルダム建築史」

2. 都市計画術の芽生えと確立

ホテルアンパッサードホテル ～計画術の過渡期～



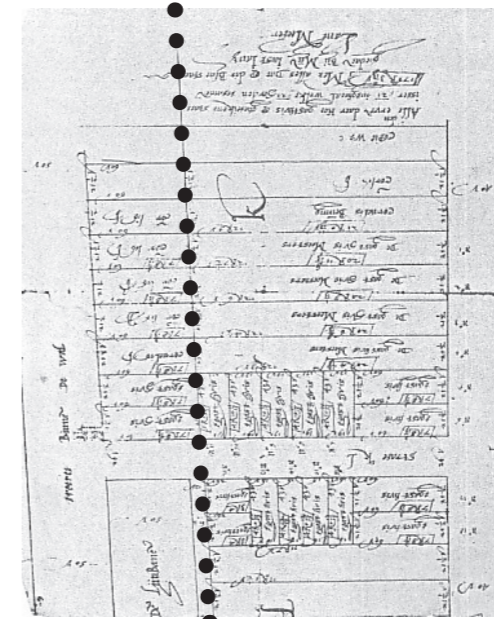
055
ホテル周辺の様子

シングルとヘーレン運河の間に 1585 年から 1593 年にかけて行われた市域の拡張によって作られた地区の一角に、ここで取り上げるアンパッサードホテルがある。連続する 8 棟の住宅を 17 世紀当時の雰囲気を極力残しながら改修を行い、建築間を隔てる側壁の一部を壊すことによって横方向に一体となった一つのホテルとして生まれ変わった。水辺から見るとその外観は個々の建物の外壁が残されているので、内部が繋がっていると想像し難い。ホテルの中に入って初めて隣り合

う 8 棟の建物が一体となっていることが分かるのである。

16 世紀後半に市域の拡張工事が行われ、それより以前は市壁の外側に掘られたシングルは市内を流れる運河となり、新しく作られた市壁の内側に後のヘーレン運河となるコーニングス運河が掘られた。アンパッサードホテルがある街区はその時に新しく作られた地区に位置している。時代はオランダ独立戦争の真っただ中で、アントヴェルペンがスペインの手によって陥落し、そこで活動していた商人たちが一気にアムステルダムへ移住してきた頃でもある。また、いろいろな科学技術が発達し、都市計画に関する意識も高まり、より合理的で美しい都市とはどのようなものかという事が模索され始めた頃である。その頃に作られた地区の空間構成はどのようなものだったのだろうか。

アンパッサードホテルのある場所の敷地割りを考察するために参考になるのが図 056 である。ホテルのあるところは、図のように右側をシングルに左側をコーニングス運河（後のヘーレン運河だが、ここでは「コーニングス運河」と呼ぶことにする）に挟まれたところに位置しているが、両運河同士が非常に近いところを走っているため、運河に挟まれた幅が非常に狭いものとなっている。その横幅は街区によってまちまちではあるが、大体の場合において 30 m 前後の幅である。この敷地割り図には、土地の購入者名も記入されている。この図から読み取れることは、シングル側に余裕を持たせて敷地割りをしていることであり、つまり、背割り線がコーニングス運河沿いのほうに偏って引かれている。その当時のコーニングス運河沿いは市壁に面した最も外側にあった場所であり、おそらく地価的にはシングル側と比べると低いものだった と考えられる。さらに細かく見てみると、コーニングス運河とシングルに挟まれた街



056
シングルとコーニングス運河の間の敷地割りを描いた計画図

左側がコーニングス運河に面し、右側がシングルに面している。
点線は背割り線を示す。コーニングス運河側に背割り線が偏っているのが分かる。

区の背割り線の位置は、およそ5:2の割合でコーニングス運河に偏ってある。この地図上に描かれた土地も運河に対して垂直方向の幅は30mほどの大きさであり、アンパッサードホテルがある街区と等しい。

各々の建物によって変動が見られるが、シングル側の建物の奥行きはコーニングス運河よりも大きく取られた。以上より、アンパッサードホテルの建つ街区でも同様の敷地割りが行われ、17世紀前のヘーレン運河沿いには奥行きに非常に無い建物が当時建てられたと考えられる。建てられた当時は裏に僅かばかりながらの空地もあったと古地図から見て考えられるが、後になって後方へ建て増しがなされ、街区内は非常に高密度化していったと思われる。ホテルアンパッサードのある街区においても、他例にもれず、建物の裏の空間は空地がほとんど無い、建て込みの進んだ様子が窓越しから見る事ができた。そこには猫の額ほどの小さなテラスがあったが、周囲の背高な建物によって影が出来てしまい、残念ながら陽の当たるのがそれほど多くは無いようである。

いっぽう、図056において、間口幅は21.5フィート、つまり約6.1mの大きさで割られている。アンパッサードホテルがある場所の間口幅も、多少の大小はあるものの、ほとんどが5~6mである。



連続立面図 1/300

アンパッサードホテル



057 (上左)
レベルが違う建物間



058 (上右)
現在の建物の裏に見られる小さな空間



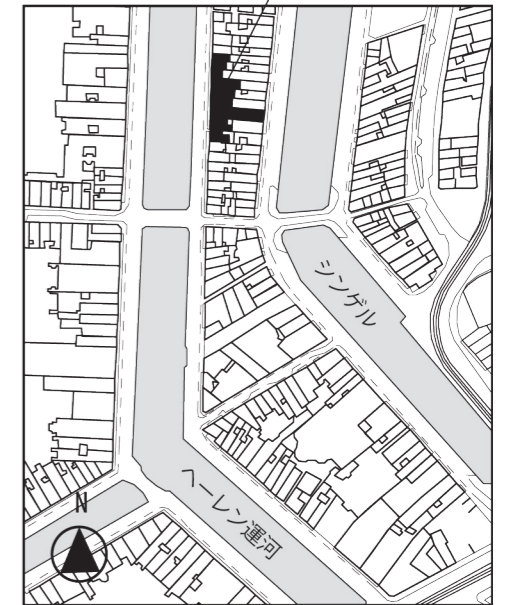
059 (下左)
建物から運河沿いを見下ろす



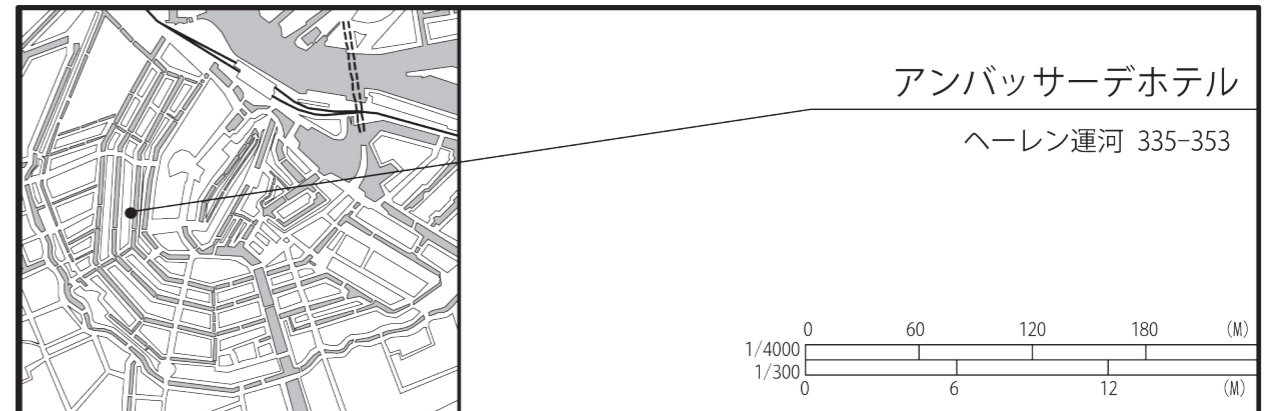
060 (下右)
最上階の部屋(屋根裏部屋)のようす



平面図 1/300



ホテル周辺図 1/4000



061 ホテル・アンパッサード

3. 整形街区 ～第一期目～

環状運河に挟まれた地区の開発

1612年から1625年まで行われた都市拡張工事によって作られた三つの環状運河は、市の中心からヘーレン運河 (Herengracht)、カイゼルス運河 (Keizersgracht)、プリンセン運河 (Prinsengracht) と呼ばれ、各運河の幅も25～28mと大きいものだった。その幅は、これら三運河よりも内側を流れるシングル運河幅とほぼ等しい。シングルはもともと市を守る要塞運河として作られたので、シングル運河の幅が当時理想的であったと考え、環状運河はそれをまねて建設されたと考えられる。ちなみに、前述のコーニングス運河はヘーレン運河に名称が変更された。

三つの環状運河に挟まれた、南北に伸びるように新しく作られた帯状の地区には、当時裕福な商人達が主に住んだ。運河に対して垂直方向(東西方向)の一街区の幅は100mを越え、運河に沿って河岸を兼ねた道路が設けられた。シングルとヘーレン運河(かつてのコーニングス運河)の間に作られた地区の場合は、運河に対して垂直方向の一街区の幅が30mほどだったので、17世紀に生まれた広大な土地が如何に大きいものだったのかが理解できよう。

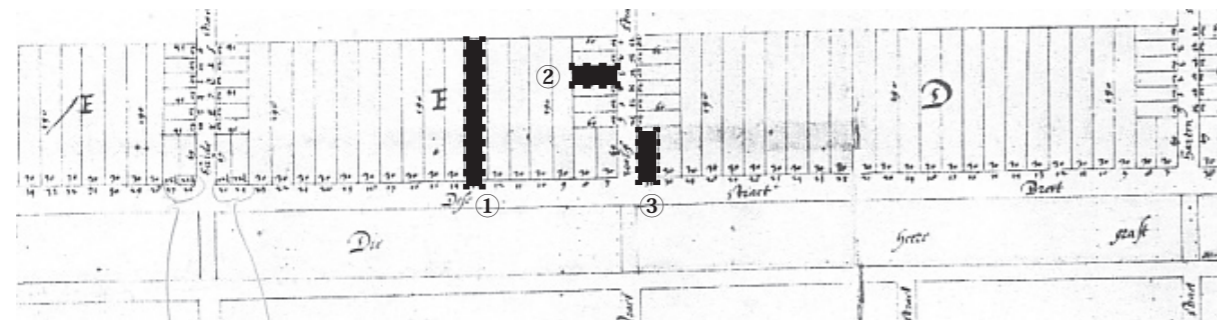
この時代になると初期で見られた水際に建つ建築はほとんど建てられず、必ず建築と運河の間に河岸兼道路の空間が設けられた。水辺に面した通りには所々で木々が植えられ、水辺の美観も都市計画のなかに積極的に考慮に入れ始められていた。さらに、運河に対して垂直方向にも道路が配され、これらはダム広場から市の外郭部をつなぐ道路だった。

こうした結果、グリッド状の強い街区がいくつも作られ、各街区の南北側に通りが面し、いっぽう東西側に運河と河岸が面する、という構造が出来上がった。

例えば、この時期に造成されたヘーレン運河とカイゼルス運河の間の土地を見てみよう。(図062)ヘーレン運河の西側部分もともと市壁があったところで、市内が拡大されるにあたってその市壁が壊されたところに生まれた土地だった。見ても分かるとおり非常に正確に敷地が割られ、「パルセル (parcel)」と呼ばれた各敷地を、当時の市民達は購入して建物を建てた。敷地割を行う際は図062から判断する限り、運河に対して平行方向に、そして土地の両側を流れる運河に対して均等になるよう中心の位置に、背割り線が引かれた。この場合、ヘーレン運河沿いの敷地(図062の①)の長手方向の大きさは約53.8mであり、間口幅は約5.7mで統一された。いっぽう、運河に対して垂直に走る通り沿い(図062の②)若しくは運河と通りがぶつかる角地(図062の③)の部分には、奥行き幅の小さい敷地が作られた。この計画図上の運河沿いの土地は1614年1月に売りに出され、それと同時に通り沿いの土地も競売に掛けられた。17世紀時に作られた、裕福な商人たちが主に住んでいたこの「高級住宅街」の一般的な街区構造とは、環状運河沿いに住宅建築が主に建ち並び、運河と垂直に走る通り沿いに店舗などが入った建築が建ち並び、といった機能分離を成していた。

062 (下)
ヘーレン運河沿いの敷地割りを表した計画図

短冊状の土地の下にヘーレン運河が流れているのが見える



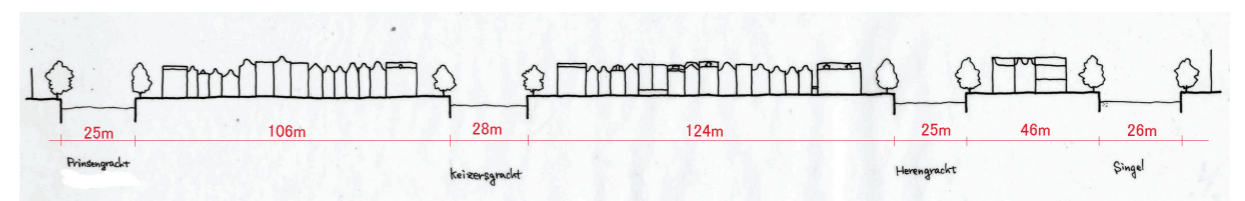
開発の転換点となった17世紀

シングルとヘーレン運河の間に作られた地区と、三本の環状運河(ヘーレン運河/カイゼルス運河/プリンセン運河)に挟まれた地区との相違は、前者が土地の造成の仕方がまだまだ中世のものを引き継いでいたのに対し、後者が完全なる計画性を持って造成が行われたことである。

横幅が狭い街区構造と言うのは、それ以前に作られたオウデザイス地区やニウエザイス地区といった初期(中世)につくられた地区内のものと似たところがある。しかしニウエザイス地区は通りや運河に対して建物が斜めに建つことが多く、これはそれらが建つポルダーの形状に因ることが大きい。しかし、シングルとヘーレン運河に挟まれた地区は横幅が狭いながらもその中の建築はきっちりとした計画の下で都市計画が行われており、その後の17世紀時に行われた都市計画へと引き継がれる要素を含んでもいる。つまり、土地の造成の仕方は初期のころのものを踏襲していながら、その上(うわ)のものである建築を含む都市計画の手法に新しい試みが見出せるのである。それは当時の航海術の進歩から来る測量術の向上の賜物であり、このような正確な寸法のもとで行われる都市計画がその後のアムステルダム都市計画へ、整形街区の誕生へと引き継がれていくのである。

測量術の発展に加えて干拓に関する技術が向上したことも大きい。16世紀から17世紀にかけて貿易活動が盛んさを増し、造船業が発達すると同時に風車の技術も発達し、それによって風車は干拓事業または産業にも大きく貢献した。乾いた大地を作るために風車を使って地中に含まれる水分を追い出し、それまでの市内の大きさに等しいぐらいの土地を17世紀初めの計画によって作り出し、そして均等に敷地を分けていったのである。

063 (下)
シングルからプリンセン運河までの連続立面図



プリンセン運河 カイゼルス運河 ヘーレン運河 シングル

4. 高密度な空間を持つヨルダン地区

ヨルダン地区が作られるまで ～地区の概要～

アムステルダム旧市街の西側にヨルダン地区と呼ばれるエリアがある。ヨルダン地区のある場所は、もともとは裕福なアムステルダム市民達が所有していた土地であり、17世紀初めにヨルダン地区の開発が始められるまでは、装飾的な庭、果樹園、賃貸用の小さな家などがあつた所だった。ヨルダン地区がまだ市外に位置していた頃の古地図を見ても、ヨルダン地区が作られた辺りの運河沿いに、小さな家とともに庭園や農園のようなものが描かれている。

1612年から始まった市域拡張工事によってヨルダン地区は生まれたのだが、もともとの運河の走り方がそのまま生かされることとなった。つまり、オーナーたちの持っていた土地の形状を継承して造成したのである。上をブラウヴェルス運河、下をライツェ運河、左をラインパンス運河、右をプリンセン運河に囲まれ、三日月のような形をした新しいエリアが作られた。また、ヨルダン地区内は一気に開発が成されたのではなく、地区の南



064
建て込みの激しい
ヨルダン地区



ヨルダン地区と同時期に開発された地区（楕円内で囲まれた部分）をよく見てみると、複雑な地区分けのようすが見られる

065
当時の地区分け
のようす

側から造成工事が進められていった。と言うのは、地区の北部は非常に土地がじめじめしており、一方で南部は比較的造成しやすかったからである。

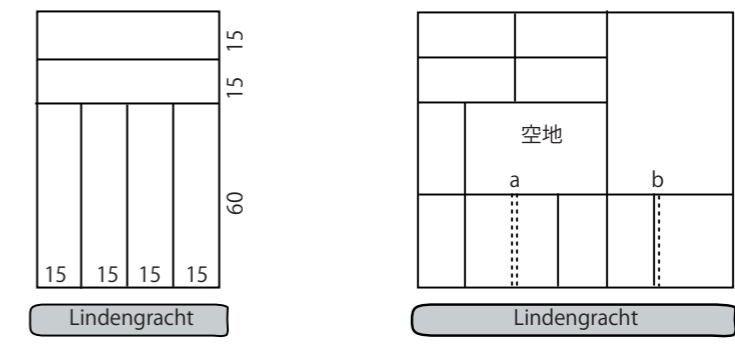
前述した三本の環状運河に挟まれた地区では、もともとの運河の形状は崩されて綺麗なグリッド状の街区を持つ地区が作られた。よって二地区の運河の走り方や街区の構成は互いに異なっている。

現在「ヨルダン (Jordaan)」地区と一般的に呼ばれているが、当初は「ニウヴェルク (Nieuwe Werck)」と呼ばれる地区だった。「ニウヴェルク」とは、「新しい仕事」と直訳される。「ヨルダン」と呼ばれるようになったのは18世紀になってからで、その名の由来はさまざまである。17世紀に流入してきたフランス新教徒たちの多くがこの地区に住み、「庭」をフランス語で「ジャルダン (jardin)」ということから彼らがこの地区をそう呼ぶようになった後、それが訛って「ヨルダン」になったという説が一般的である。実際、ヨルダン地区内の通りの名前には植物の名前が付けられた通りや運河がたくさん存在する。

ヨルダン地区の空間的な特徴としては、通り沿いの建築物の合間にわずかな隙間が数多くあり、その隙間から路地が走り、それが通り沿いの建物の裏の建物へ通じていることである。例えば、地区の北にあるヴィレムス通り (Willemstraat) はかつてハウズブルーム運河 (Goudsbloemgracht) と呼ばれる運河で1856年に埋め立てられたのだが、運河がまだ流れていた頃は55もの路地が運河側から裏へと伸びていたという。1825年にそのうちの25の路地が消えてしまった。

路地への入り口にはほとんどに扉があり、開けられているところもあれば閉められているところもあって、東京の下町の路地よりかは閉鎖性が強い。路地が裏へと走っているために通り沿いに建つ建物のナンバー（住所）が不規則に並んでいる例が多く、それはヨルダン地区では珍しくないことである。路地のタイプは、確認したところでは、表の建物の裏にある建物へ続く路地や、「ホフェ」という身寄りの無い老人や女性らが主に住んでいた集合住居形式の建築物の中にある中庭へ続く路地が最も多い。路地の上に建築物が覆いかぶさってトンネル状になっているタイプもあった。

* 図中の数字は寸法を表す
1feet = 28.3 cm
*a,b は路地を表す



ヨルダン地区の場合、間口が15feet (≒ 4.25m)、奥行きが60feet (≒ 17m) という単位でまずは敷地割を行う。(左図) この一単位の敷地をさらに半分にして、その後ろ半分を空地にする。そして、その空地へ抜けるための路地 (a,b) を敷地間に設ける。(右図)

しかし、スプロール化が進むと、空地にもたて込みがなされるようになり、環境的には劣悪になっていく。

066
ヨルダン地区における
敷地割りの事例
(リンデン運河の場合)



067
 (左右の3枚)
 ヨルダン地区で
 見られた裏へと続く
 路地の入口

もともとの運河をそのまま残して開発が成されたヨルダン地区は、運河に面した街区の裏側を走る裏通り、運河やその裏通りに対して垂直に走る通り、そして路地など、ヒエラルキーが異なる通りを各運河間に細かく走らせることによって細かなネットワークを作り上げ、建物を高密度に建て込ませる事を可能にした。当時のヨルダン地区には皮革関係の工場、職工関係の工場、市の軍需品や鐘の鑄造工場、大工のための作業場、タイルやレンガ作りの作業場、蒸留酒の製造所、染物の作業場など、多岐にわたる職人や労働者たちが住む場所であり、また、ホフェも処処に作られ、多くの職人、労働者、レンブラントに代表されるアーティスト、移民などがごった状態で住む下町の地区となった。加えて、商人たちが住む地区とは趣が異なる地区だった。四周を運河が走るという地区の状況は、ヨルダン地区を市内にありながらも孤立させることとなり、地区内には「ヨルダンフィーリング」と呼ばれる独特の雰囲気生まれるに至った。

上述したように、ヨルダン地区の土地は裕福なアムステルダム市民達が所有しており、17世紀のヨルダン地区と隣接する高級住宅街の地区とは不思議な関係を持っていた。当時、市内には言わば町内会のようなものが存在していたようで、地区分けが成されていた。1795年当時、市民軍達によって計60の地区へ分けられ、彼ら市民軍は各地区の裕福な市民達のもとに属してそれぞれの地区に駐在し、警察官のような役割を担っていた。彼らは、市外からやって来る敵から市内を防御し、市内の安全や秩序を保つという責務を負っていた。オランダの代表的な画家であるレンブラントの描いた「夜警」には市民軍が描かれている。

第一期目に作られた環状運河内の地区とヨルダン地区の二地区に限って言えば、二地区内で分けられた各一つを合わせて一つの町内会にした例がほとんどである。おそらく環状運河内に住む裕福な市民達とヨルダン地区に住む市民達は互いに関係を持っていたのだろう。

068 (下)
 アムステル川の
 パノラマ

左より
 アムステル水門
 プリンセン運河
 マヘレの橋 (木造)
 が見える



5. 整形街区 ～第二期目～

馬車通りと都市空間 ～ケルク通り周辺地区～

17世紀の後半になってライツェ運河からアムステル川へ向かって新たに都市計画が行われ、市域がさらに広がった。第一期目に作られた三本の環状運河（ヘーレン運河／カイゼルス運河／プリンセン運河）はそのままアムステル川とぶつかる所まで弧を描くように延長され、それよりさらにアイ湾 (Het IJ) へ向かって環状運河の半径の長さを保つように運河が掘られた。アムステル川には大きな水門（アムステル水門）が建設され、上流からの流量を調整しながら、現在にいたるまで市内の水位を保っている。また、この水門は船が通ることの出来るもの（開門）であり、市内の水位を調整する役割を果たすと同時に船の航行を可能にさせる役目も果たしている。

第二期目の計画で特徴的なことは、カイゼルス運河とプリンセン運河の間に「ケルク通り (Kerkstraat)」と呼ばれる道路が作られたことである。ケルク通り沿いには馬車の車庫付き住宅（コーチハウス）が多く作られた。アムステルダムの中心部（扇状内）で馬車用の車庫が多く並んでいた通りは、ケルク通りのほかにブラウヴェルス運河近くを走るランゲ通りと、シングルとヘーレン運河の間を走るレフリールストヴァルス通りの二つがある。これら三つの通りは「馬車庫通り」と称されるほど、馬車を納めるための大きな開口部が通りに沿って並んでいた。今も大きな開口部の多くは残っており、馬車にかわ



ってモーターの車が納められている。

17世紀初めのアムステルダム市内では、チューリップバブルと言うべき好景気が一時期起り、珍種なチューリップに対して破格の値が付けられた。珍種のチューリップの球根一つと馬車一台が同じくらいの価値を持っていた。そのため、市民たちは珍種を開発して一儲けしようと躍起になってチューリップの栽培に熱中した。そうしたチューリップの球根によって大もうけをした商人たちもこの街区に住んでいたのだろう。

ケルク通りはアムステル川に架かるマヘレ橋 (Magere Brug) と繋がっている。マヘレ橋は第二期目の川周辺の開発と合わせるかのように1671年に作られ、当時は橋上を馬車の往来が見られ、アムステル川の両側をつなぐ重要な橋であったことが言えよう。このマヘレ橋は現在アムステルダム市内に残る唯一の木造の跳ね橋でもある。橋の幅はそれほど広くは無く、車一台分がやっと通ることができるくらいであるが、現在も現役で活躍している。アムステル川には現在も観光用の船や貨物船が通ることがあるので、その度に橋が跳ね上げられる光景を見ることが可能だ。

また、敷地においては次のようなことが言えるだろう。市によって作られた新しい土地を均等に割り、それを売りに出す。そして、購入者は一つまたは複数のパルセル (一単位の敷地) を購入し、複数の敷地を購入したものは自由に敷地割りをすることができた。例えば、3つの敷地を購入した藍染職人ヤン・ファン・ベアウモントは、間口をそれぞれ約6.25m、約5.75m、約5mに分割したが、これら3つの敷地を合わせて平均値を出してみると、一敷地は約5.7mである。つまり、17世紀後半に行われた都市計画における敷地割りの間口の基本寸法は約5.7mであったことが分かる。



069 (左)
マヘレ橋より
ケルク通りを見る

070 (右)
マヘレ橋

第3章 アムステルダムにおける都市住宅

アムステルダムに最初に登場した住宅は、1200年ごろのワンルームのみを持った木造住宅だった。その住宅の大きさは幅が3~5m、奥行きが10mで、内部空間は一室のみで構成された、ティンバーフレームの技術 (木のフレームのあいだを泥で満たす) が用いられたものがほとんどだった。

1350年ごろから二層の住宅が登場するようになり、そこに一家族が住むのが一般的だった。しかし、人口が増加するにつれてそれよりも高層の住宅が段々と建設されるようになり、一家族が一層目に住み、別の家族が二層目に住む、といったケースが見られるようになった。一方で三層を持つ住宅に一家族が住んでいる商人たちもいたが、それは極稀なケースだった。時々最上階である三層目を倉庫として利用している住人もいたが、ほとんどの場合はその倉庫空間を他の誰かに貸していた。地盤の緩いアムステルダムの町にとって高層化する建築物の崩壊は予想可能な事態だったため、地中に無数の木の杭を打ち込んだ後その上に建物の骨格を築いた。地中に杭を打ち込む事は、木からコンクリート製の杭になった現在でも変わらず行われている行為である。

間口や奥行きの関係は町の骨格に頼ることが大きい、住宅のほとんどは間口が狭く、奥行きが長いといった構造を持っている。アムステルダムにおける標準的な都市住宅の間口は16フィート若しくは20フィートで、およそ4.5~5.6m (アムステルダム寸法で、1フィート=28.3cm) だった。奥行きは標準的に10~12mだった。一街区内で上のような間口の寸法を用いて敷地割りが行われ、敷地割りがなされた一区画分の土地はオランダ語で「パルセル (parcel)」と呼ばれた。市民はそのパルセルを購入して住宅を建てた。二つや三つ分のパルセルを購入することが出来たならば、間口幅の広い住宅を建てるのが可能であり、裕福な市民は複数のパルセルを購入して大きな住宅を建てた。

1. アムステルダム都市住宅の基本型

13世紀は暖炉代わりの裸火が室内の中央部分で焚かれ、その煙は屋根に設けられた開口部を通して外部へ逃がされた。14世紀になると、ワンルーム住居は変わらないものの暖炉と煙突が登場した。市内の高密化が進むと火災の危険性が心配され、煙と火の粉はレンガで出来た煙突を通して排出されることが、15世紀に入ってから決められた。^(※7)

15世紀になると切妻を持つ住宅が主流となり、木造の壁や屋根で覆われた、その後のアムステルダム都市住宅のプロトタイプとも言える住居が生まれ出された。それは、それまでのワンルーム住居の中間に間仕切り壁を設けることによって住居内が前後に二室へ分離したものだ。その頃の間仕切り壁は木造で作られ、その壁の一部にガラス戸がはめ込まれたため、住居の奥まで光が入るように工夫されていた。

住居へ入るためのドアは大体的場合は中央部に置かれ、また日中の間はそのドアは開放されていたので、「フォールハイス (voorhuis)」と呼ばれた通りに面した部屋はパブリック性の強い空間が形成されていた。その部屋はエントランスホールや部屋として使われた他、店舗、日本で言えば土間のような小さな作業スペース、そしてリビングルームとしても使われていた。また、二層を持つ住宅の場合、フォールハイスに階段が設けられることが多く、初期に作られた階段の多くは心棒を軸に踏み板がはめ込まれた螺旋階段だった。

いっぽう、奥の部屋はフォールハイスよりもプライベート性が強く、家族中心のリビングルームとして使われた。そこには暖炉が設けられており、その暖炉は暖房用・調理用として利用され、キッチンとリビングルームを兼ねていた。一年を通して風が強く、寒さの度合いが強いオランダの気候のもと、暖かい食事を囲みながら家族が日々の団らんのひと時を過ごしていたと思われる。

(※7)「アムステルダム物語」

2. 基本型からの発展

基本型からの発展 その一 ～キッチンと分離～ ※図 073 - (B)

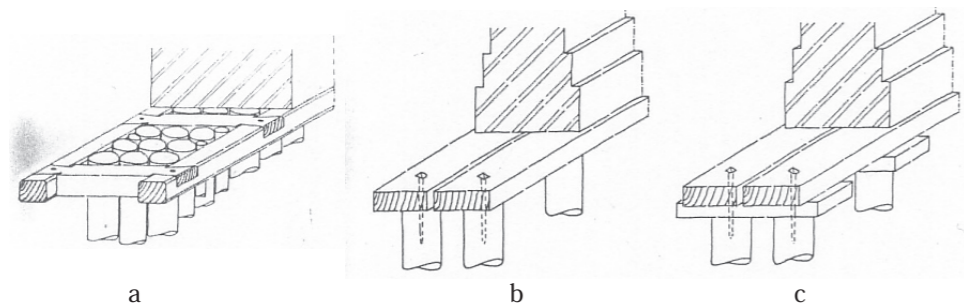
15 世紀から 16 世紀にかけて前述したような二室を持った住居が市内に多く作られていったが、その後はそこから発展した住居タイプが幾つか生み出された。

その一つは、キッチンが個別の空間として成立してリビングルームの後方に作られた事である。住居内はエントランスホール（フォールハイス）、リビングルーム、キッチンといった順に通りから奥方向へ配され、暖炉はキッチン（調理用）とリビングルーム（暖房用）の各部屋に設けられた。最後方のキッチンの横幅は住宅の間口のだいたい半分ほどであり、その横の空間は通気や採光の意味も兼ねた小さな裏庭が設けられた。キッチンから裏庭へはドアを通じて行くことが可能であり、トイレや井戸が裏庭にある場合はキッチンを通り抜けて行っていたようである。前後に部屋があるのみだった住宅では調理と食事が同室（後部の部屋）で行われたのに対し、この場合は調理がキッチンで行われた後に食事がリビングルームで行われるようになった。リビングルームは家族のための空間という性格が以前と変わらず強かったと思われる。

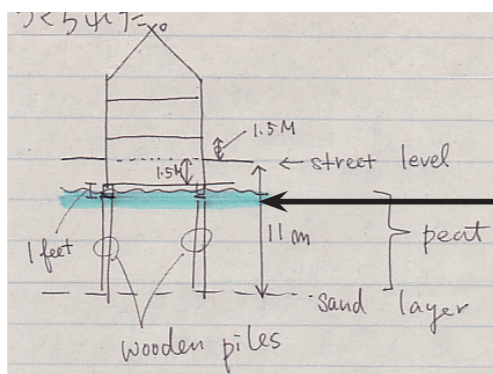
いっぽう、断面的な点で見ると、フォールハイスの天井高が 4 m もある空間が作られる住宅も生まれ、これによってより多くの光を室内へ採り込むことが可能となり、奥の部屋へも間仕切り壁に嵌め込まれたガラス窓を通じて光をわずかに採り込むことができた。このような住宅の場合、奥の部屋はフォールハイスよりも床面が高く取られており、天井が飛び出た半地下空間（地下水が地表から 1.5 m 下を走っているため）が作られ、その床面は地表より 1 m 下にあるのが普通であった。（図 074 - A）

住宅の最奥にキッチン配する代わりにこの半地下の空間をキッチンとして利用する例もあり、住宅に裏庭がある場合は半地下空間から若しくはその上の部屋から庭へ行くと言う二通りの方法が生まれた。（図 074 - B）

天井の高いフォールハイスが設けられた場合、フォールハイスの上部に木造の部屋が時に作られることがあった。その部屋自体の天井高は高いものではなかったが、寝室もしくは仕事部屋として使用された。奥の部屋へ光を届けるために、邪魔にならぬようフォールハイスの上半分だけを占める部屋が多かったが、なかには上部全体に作られることもあった。（図 074 - C）



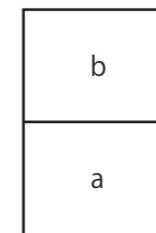
071
基礎の変遷
a 14 世紀初め
～ 16 世紀
b 16 世紀後半
～ 17 世紀後半
c 17 世紀後半～



072
地下水との関係
(1feet = 28.3cm)
地下水のレベル

073
アムステルダム
中心部の住宅の変遷
(その 1)

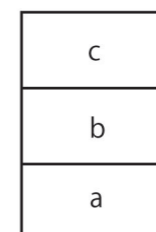
(A) 都市住宅の基本的考え方 (15-16 世紀より一般形となる)



- a) フォールハイス(voorhuis)
- b) リビングルーム

二室に分けられる前までは一室住居の構成を採った。ガラス戸のついた壁によって二室へ分けられた。建物の後方暖炉もあり、リビング用/調理用として使われる。暖房可。建物の全部は、部屋若しくはエントランスホールとして利用された。その他には、リビング・店舗・小さな作業スペースとしても利用された。入口は中心部より。通り側のドアは、大抵の場合が開放されていた。パブリック性の強い空間。

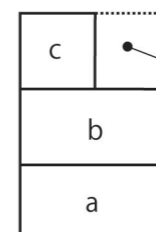
(B) 私的空間の出現



- a) エントランスホール(voorhuis)
- b) キッチンとリビングルーム
- c) 家族用の部屋

さらに一つ部屋が設けられる。前面の部屋(a)はやはりエントランスホールとして使用され、その後ろの部屋(b)はキッチンとリビングルームとして使用され、日常の生活空間だった。そして、さらに後ろの部屋(c)は住人だけのための空間として使われていたようで、私的な性格が最も強い空間であった。高価なインテリアがしつらえられていた。

(B) キッチンと分離



- a) エントランスルーム(voorhuis)
- b) リビングルーム
- c) キッチン

採光や通気のために空地になっている場合が多かった

(B)の場合でキッチンとリビングルームが一緒だったのに対し、キッチンが個別の空間として成立している。キッチンの空間が一番奥へと移動する。

注**各四角の大きさはあまり関係無い

16 世紀に入ると、フォールハイスの床面も通りより高い位置に持ち上げられるケースが見られた。その際、それまでのエントランスホール空間に壁が登場し、エントランスホールとその横に個室（オランダ語で「ザイカーメル (zijkamer)」と言い、英語で「サイドルーム」という意味である）が生まれた。この個室（以下ザイカーメル）が生まれることにより、通り側に居ながらも住人はプライバシーを保ちながら生活できるようになった。プライバシーを保ちながら通りや運河などといった戸外の風景を眺めることが出来るようになったのである。

ザイカーメルが出来た当初はその横のエントランスルームとほぼ同じ横幅を持っていたが、徐々にザイカーメルのほうに重きが置かれるに連れその横幅は大きくなり、逆にエントランスホールは幅の狭い、部屋と言うよりは廊下としての性格が強くなっていった。接客行為もそれまでのエントランスホールから暖炉を持ったザイカーメルへと移動した。ザイカーメルが出来たことによって生活行為にも影響を与えることとなった。エントランスルームが通り側の空間の横半分に限られたことで、正面の扉も横に移動した。

17 世紀になると、ほとんどの住宅の一階部分の前部の部屋が通り面よりも 1～2 m 高い位置に作られ、後部の部屋と同じ床高を有することとなった。そのために住宅の正面には階段が設けられ、メインエントランスである一階へ行くためにはその階段を上っていくという構成が生まれた。いっぽう、一階部分が高くなるに従い半地下の空間が通りに飛び出すように作られ、一階へ行くための階段の下部には地下室へ通じる扉が設けられた。裕福な商人たちが住む地区に建てられた住宅の半地下空間は使用人が活動する空間（キッチンや使用人の作業場所）として充てられることが主で、使用人は地下室へ通じる扉を使って地下室へ入った。つまり、主人と使用人の出入りが分離していた。いっぽう、あまり裕福ではない地区の住宅の半地下空間は仕事部屋や店舗に充てられ、ひどい時にはそこを住居として住む人々もいた。

木造からレンガ造へ

初期のアムステルダム木造住宅には主室の両脇に側廊のような空間があったが、住宅が建ち並ぶようになってその空間に光が差し込まないという理由から、徐々に姿を消していった。建ち並んだ住棟間にはわずかな隙間が生まれ、それは、「雨水が落ちる」という意味合いを持つ「オーセンドロップ (osendrop)」と呼ばれ、50cm の幅を持っていた。やがてレンガ造の構造体が作られるようになると、隣接する住宅どうしはレンガ造の共有の側壁によってくっつくように建てられ、それによってそれまでの軒下が消えることになった。^(※8)

14 世紀になって最初のレンガ造の住宅がアムステルダムで建てられたが、市内の住宅のほとんどはまだ木造住宅が主だったため、アムステルダム市内はたびたび火災の被害に遭い、その度ごとに再建するという行為が繰り返された。そんな中、1421 年と 1452 年に市内で大火災が起きて木造住宅のほとんどが消失してしまった。この二つの大火後に初めて木造住宅建設を禁止する条例が作られたが、屋根と側壁に木材を使用することを禁止するのみで住宅の正面ファサードと背面の壁は木造のままでも良く、あまり強い力を持った条例では無かった。住人たちにとってもこの条例を守るには非常に多くの時間を費やした。1478 年から 1524 年のあいだに木造住宅建設禁止に関する条例の改正は計 10 回（1478 年→1483 年→1491 年→1492 年→1494 年→1497 年→1504 年→1507 年→1521 年→1524 年）も行われ^(※9)、この条例に関する話し合いが如何に多くの時間を割いていたかを物語っている。1521 年の法改正は、既に建っていた木造住宅の側壁を石造へ変えねばならない、ということが付け加えられた。1525 年に法改正が成された時には、正面ファサードや背面の壁を木造で建設することが禁止された。正面や背面の壁の木造使用禁止の最終的な条例は 1669 年に作られた。

(※8) 「アムステルダム物語」

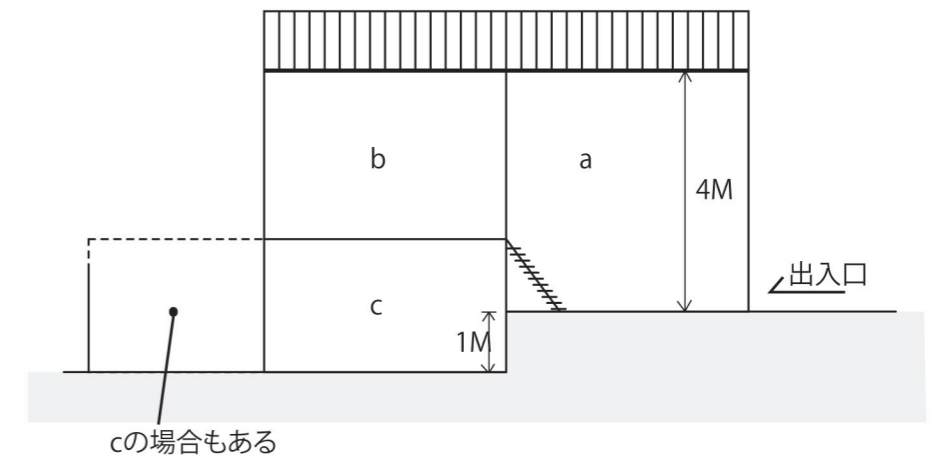
(※9) Amsterdam Heritage ホームページ

<http://www.bmz.amsterdam.nl/adam/index.html>

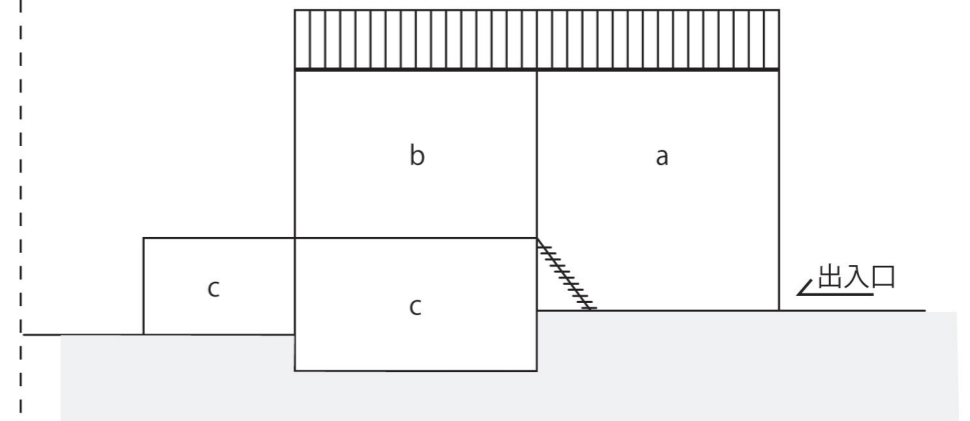
15 世紀から 16 世紀にかけて見られる住宅の断面構成パターン

- a エントランスルーム
- b リビングルーム
- c キッチンまたは家族用の部屋

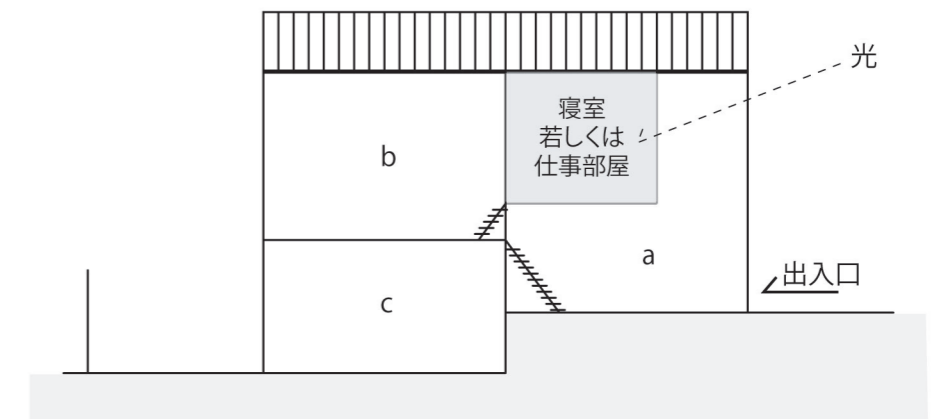
A

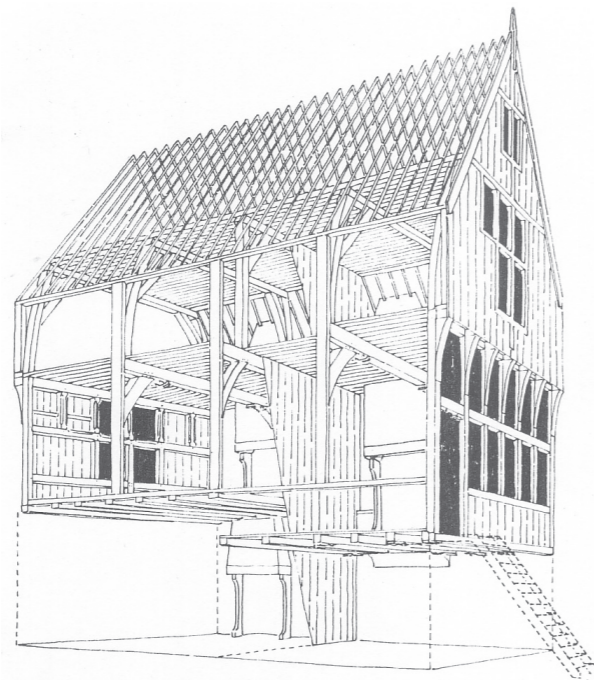


B



C





075
ベヘインホフ
アムステルダムに今も
残るうちで最古の木造
住宅

076
アムステルダム
中心部の住宅の変遷
(その2)

3. 新しいプロトタイプの出現

スマル・ディープ・ハイス ～一単位のパルセルに建てられた住宅～ ※図076 - (D)

17世紀に入って新たな形式を持った住宅が生まれた。それは、最初に述べたプロトタイプの住宅に次ぐ新しいプロトタイプの住宅とも言うべきもので、アムステルダム市内で17世紀以降に作られた住宅、特に当時高級住宅街と呼ばれていた三本の環状運河沿いに建つ住宅の多くがこのタイプを踏襲している。一つ分のパルセルに建てられた住宅を一般的に「スマル・ディープ・ハイス (smal diep huis)」と呼び、その空間配置は以下の通りである。

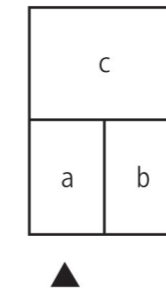
二棟の建築が光庭の性格の強い小さな中庭（オランダ語では「ビネンプラーツ (binnenplaats)」と呼ぶ）を介して前後に建てられ、その前後の二棟はそれぞれ「フォールハイス (voorhuis)」、「アハテルハイス (achterhuis)」と呼ばれた。中庭には二棟をつなぐ建築が作られ、しばしば階段室がそこに配された。今までは住宅の通りに面した部屋のことを「フォールハイス」と呼んだが、ここでは前部の一棟全体を「フォールハイス」と呼んでいる。5.6～8.5mの間口幅を持ち、フォールハイス、中庭、アハテルハイスを合わせた住宅の奥行きは当時100フィート（28.3m）までと決められており、それよりも奥行き長い住宅を建設することは許されなかった。「奥行き100フィートまで」という決まりは当時の市長が主導になって法律化されたものであり、都市内の緑の（庭の）必要性から作られたものだった。いかに17世紀時に都市内が高密化してきて街区内に空地が無くなっていったかが分かる。この建築的制限は今日まで効力を持っている。

フォールハイスの一階部分には通りに面したところにエントランスホールとザイカーメルが並列に配され、ザイカーメルは主にリビングルームとして使用された。これら二部屋の後ろにはよりプライバシーの強いファミリーールームがあった。二階部分は居室や寝室として使われ、さらに上階は倉庫として使用された。

フォールハイスとアハテルハイスの間にある中庭は採光や通気のために作られ、大きさ的にも猫の顔ほどの小さな空間であるが、時にトイレが設けられることもあった。

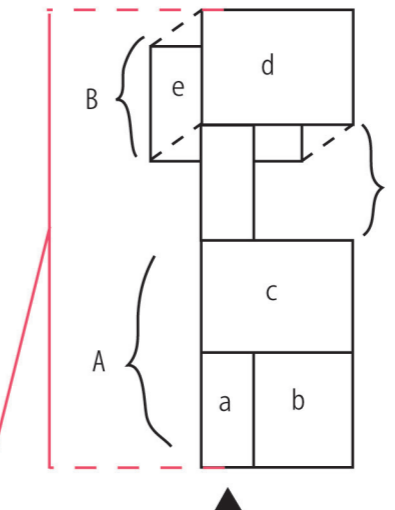
(C) サイドルームの出現(17世紀-)

- a) エントランスホール(voorhuis)
- b) ザイカーメル(zijkamer)
- c) リビングルームやキッチンとして利用された



この時点ではエントランスルームは大きな空間を有していた。一方建物の全部にサイドルーム(b)が出現し、これによって人々はプライバシーを保ちながら通りや運河などの外の空間を眺める事が可能になった。後にこの部屋が大きな空間を占めていくこととなり、次第に大きなエントランスホールの必要性が無くなっていった。

(D) 裕福な運河沿いの住宅(ca. 1700-)



- A: フォールハイス (voorhuis/前室)
- B: アハテルハイス (achterhuis/後室)
- C: インナーコート (中庭/binnenplaats)
- a: エントランスホール (gang)
- b: サイドルーム (リビングルーム)
- c: ファミリーールーム (binnenkamer)
- d: ダイニングルーム
- e: キッチン (地下)

100ft=28.3m
(アムステルダムにおける1ft=28.3cm)

Aの建物の二階が居間と寝室で、更にその上は倉庫として利用された。

2つか3つ分のパルセルを購入し、非常に豪華な住宅が建てられた。このタイプの住宅は17世紀若しくは18世紀になってから建てられた。建物の奥行きが100ft（28.3m）までと決められていた。当時の市長が主導になって法律化された。これは、都市内の緑の（庭の）必要性から作られたものだった。インナーコートが建築物を二分している。後方の建物の裏に緑豊かな庭が確保されることとなった。インナーコートは光庭の性格が強いが、トイレが設けられていた。

注**各四角の大きさはあまり関係無く、またaとbの配置の仕方は状況に応じて変わる

アハテルハイスには一階部分にダイニングルームが配され、その下の半地下空間にはキッチンがあり、半地下階で調理をしてその上の階で主人達が食事を取るという動線形態が生じた。アハテルハイスよりさらに後ろには裏庭が作られて、庭は住人たちによって思い思いに造園がなされた。フランスの庭園様式が入ってくるようになると、それを模した庭が現れるようにもなった。住人は綺麗に整えられた裏庭を眺めながら食事を楽しみ、そして運河に面したリビングルームにて水辺を眺めながら生活を送っていたのである。

さらに裏庭の最奥部には東屋を建てる場合もあり、そこで住人や客人たちがゆっくりとくつろぐ事が可能だった。また、そこにはサマーキッチンも設けられる場合もあり、母屋のキッチンで調理すると室内の暑さが増すとの理由から、夏といった暖かい気候の間はそこで主に調理していた。

プレートハイス ～二つ分のパルセルに建てられた住宅～

各時代の非常に裕福な市民は隣り合う複数のパルセルを購入して一回り大きな住宅を建てた。複数のパルセルを購入して建てた住宅は二つ分のパルセルに建てられたものが最も多かった。15世紀から16世紀にかけて開発された地区においても、二間口分の幅広の住宅が作られることがあった。この場合、一間口分の幅を持った二部屋が通りに面して横並びに配され、各部屋はエントランスルームとザイカーメル(zijkamer)として使われた。それらの部屋の背後にはリビングルームがあり、リビングルームの下には大抵の場合キッチンが配された。ここでもキッチンとリビングルーム間のスムーズな動線関係が存在していた。

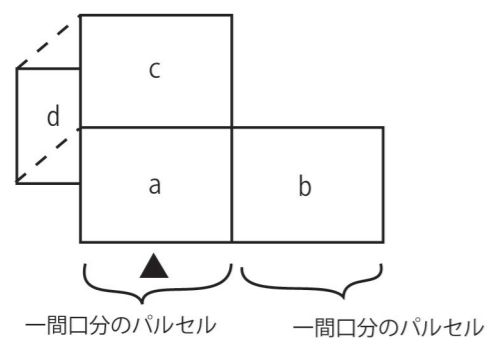
17世紀を中心に開発された三本の環状運河に挟まれた街区でも、複数分のパルセルの上に大きな住宅が建てられた。こうした住宅を「プレートハイス (breedhuis)」と一般的に呼んでいる。

この時期に登場したプレートハイスの空間構成はスマル・ディーブ・ハイスとともに17世紀や18世紀に建てられた住宅のプロトタイプとなった。17世紀時に作られた地区の敷地割りの寸法はほぼ統一されており、現在の地図を見てもその当時の敷地割りが残されていることが多い。それは地図上で線を引いたような正確さであり、スマル・ディーブ・ハイスの間口幅は前述したように5.6～8.5m、プレートハイスの場合は14～17mのあいだで街区内在が均等に割られている。

プレートハイスの一階部分は、住宅の中心部にエントランスの扉が配され、扉を開けると廊下を兼ねたエントランスホールが設けられた。エントランスホールの両脇には通りに面してザイカーメルが設けられ、階段室がザイカーメルより奥に設けられた。一階部分の廊下が突き当たる最奥にはリビングルームやダイニングルームがたっぷりとした広さで設けられ、それらは裏庭に面していた。半地下空間は通りに近い部分には使用人のための部屋若しくは地下貯蔵庫が設けられ、その奥の裏庭に面した部分にはキッチン、そして時には使用人のためのキッチンが別に設けられることもあった。二階より上の部分は寝室や居室といった、よりプライベートな空間として使われていたようである。また最上層の屋根裏階には倉庫として使われていた。17世紀時は市内に大規模な倉庫街が作られて商人の多くが商品をそこへ収納する場合はほとんどだったので、住宅内の倉庫空間には商品の場合は少なく、家財道具などが納められていたと考えられる。

プレートハイスの場合、スマル・ディーブ・ハイスよりも間口が大きいので横に大きく空間を取ることができ、よって裏へ建て込まれることは少なかった。100フィートという奥行き規制に十分に対応できる広い空間を有することができたため、スマル・ディーブ・ハイスに作られたような猫の額ほどの大きさの中庭を作る必要は無かった。裏庭には住人たちの嗜好が十分に取り入れられ、その主流は植栽を幾何学的に配した庭園だった。ときには噴水やサマーキッチンを持った東屋もあり、贅沢な庭園が作られた。

(E) 2つ分の敷地を購入する場合



- a) エントランスルーム
- b) ザイカーメル (zijkamer)
- c) リビングルーム
- d) キッチン(地下)

当時の裕福な市民達は、敷地割りされた土地のなかで隣り合う2つ分を購入した。この一間口分のことを“parcel (パルセル)”と言う。横幅が1つの間口分の空間にそれぞれエントランスホール(a)とサイドルーム(b)が配され、より大きな空間を獲得することができた。

注**各四角の大きさはあまり関係無く、またaとbの配置の仕方は状況に応じて変わる。

077
 アムステルダム
 中心部の住宅の変遷
 (その3)

4. ハウトマン通り 20 番地 ～集合住宅タイプ～

近代に生み出された集合住宅

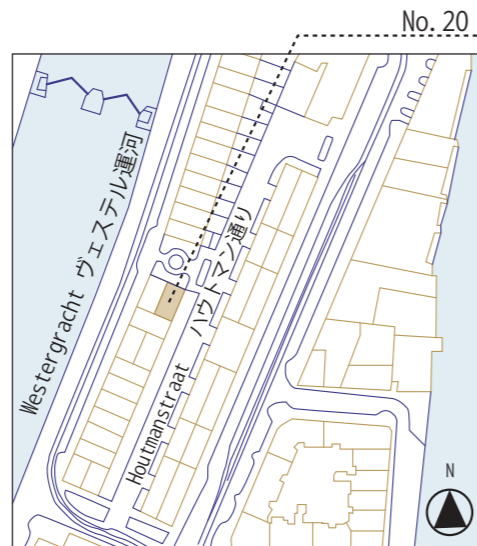
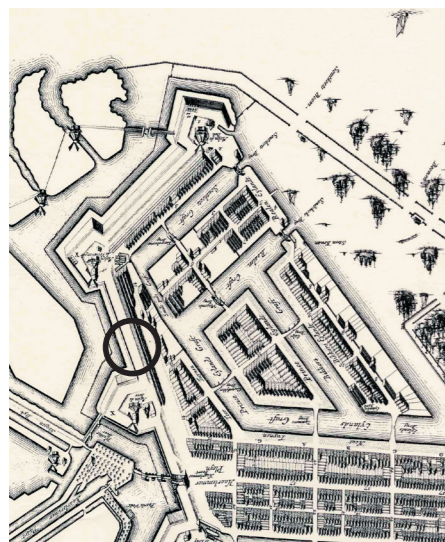
アムステルダム中心部の集合住宅の一室に幸運なことに滞在する機会を得ることができた。それは、1875年に建てられた住棟群の一室で、その住棟の真向かいには労働者用集合住宅の記念碑とも言うべき住宅改良運動の最初の住宅が今もある。

アムステルダム市内に生まれた集合住宅の形式は、労働者住宅が数多く作られるようになった19世紀以降になって空間的にしっかりとしたもの作られていくが、勿論それまでにおいても集合住宅は産業活動が活発だったアムステルダムで作られてきた。それは17世紀に開発された地区に多く作られ、ヨルダン地区などの労働者たちが数多く住むところに特に建設された。

各階に一戸の住居が配され、そこに一家族が住んだ。正面の壁には二つの扉が並んで置かれ、一つは一階のために、もう一つは二階より上の階のために充てられた。各住居には二つの部屋が前後に配され、後ろの部屋のさらに奥にキッチンが設けられた。しかし、一家族にとってその住居は決して十分な広さを持つてはならず、厳しい居住環境だった。

建物が立っている場所であるハウトマン通り (Houtmanstraat) 周辺がかつてどのような場所であったのか、もう少し詳しく古地図を見てみると、17世紀終わりのころは木材を置くための場所だったようで、通りの名前でもある「ハウト (木材)」という意味からも、木材と関係のある場所であったことを読み取ることが出来る。かつては通りのそばには市壁があり、17世紀時には都市のエッジ部分であった。

19世紀半ば、人口過密によって環境衛生的な悪化が懸念された。1849年には市内をコレラが蔓延して問題が深刻化してきたため、1877年に市の保険局が設置された。当時地下室を住居として使用するケースも珍しくなく、1873～1874年に地下室住居調査がアムステルダム公衆衛生委員会によって行われたほどであった。成人であれば頭が天井につくほどの高さしか無く、通気も悪くて採光もままならない地下室に住む人々の多くは貧しい者達で、調査時には市民の約8%が地下室を住空間代わりに使っていた。しかし、1904～1915年に市内の地下室住居が居住禁止にされたり取り壊されたりした。



078 (左)
18世紀時の
ハウトマン通り周辺
(丸で囲んだところ)

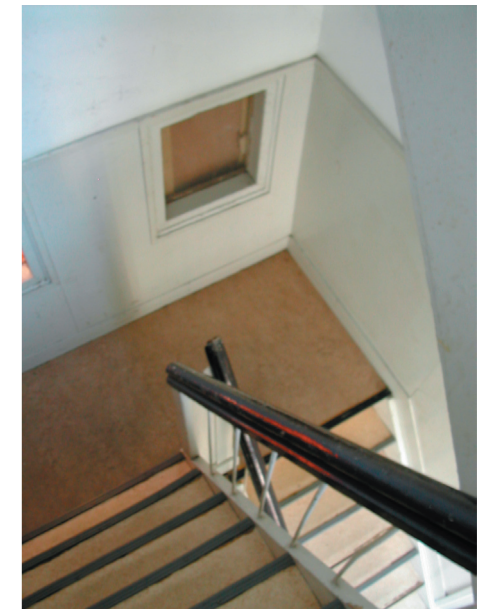
079 (右)
現在の
ハウトマン通り周辺

080 (上左)
ハウトマン通り
20番地

081 (上右)
エントランス

082 (下左)
室内のようす

083 (下右)
部屋へ光を採り入れる
為の小さな窓が
踊り場にある



このような住環境の悪化から、市は住環境について真剣に取り組むようになり、1875年にアムステルダム市労働者住宅建設公団を設立する法案が成立した。その後1899年には住宅法が国会に提出され、1902年8月1日に実施され、この住宅法は現在まで効力を持ち続けている。そして、当時進められていた住宅改良運動による最初の住宅(104戸の労働者用集合住宅)が、19世紀に市壁が壊され港湾施設の移動により空地となっていた旧市街の西部の一角に建設された。これは上記した記念碑的集合住宅のことである。続いて1875年には、それよりも運河に近い所に新しい集合住宅棟が建てられた。この二棟間の通りはハウトマン通りと呼ばれ、運河とハウトマン通りの両側に各住戸への入り口が設けられ、背接型の集合住宅形態を取った。この背接型集合住宅の形式は、先に出来た集合住宅(104戸の労働者用集合住宅)でも採用されている。二棟の集合住宅はハウトマン通りに対して入り口を持ち、ハウトマン通りとの間には小さな前庭があり、そこは前庭でありながら裏庭的な雰囲気が強いの非常に面白い空間となっている。



084 (左)
ロフト

085 (右)
入口付近にある
キッチン

狭小的住居空間

部屋は住棟の最上階に位置しており、外からエントランスを入るとすぐに階段室が配されている。じつはこの建物には残念ながらエレベーターが備えられておらず、5層目である最上階（4階、日本で言えば5階）まで行くには階段を上り詰めなければならない。しかもその階段は急で踏み面の幅も狭く、上りづらい。また階段室自体も狭いから、上り下りの際に圧迫感を感じてしまう。この集合住宅が作られたままの状態であるのだろう、当時の住人たちも各階へ行くために狭くて急な階段を上った。しかしアムステルダムの都市住宅の階段室は昔から大して広くはなかった。限られた空間を有効に使うために階段室は最小限の空間に抑えられたのである。だからこの集合住宅においても階段室は最小限の空間に抑えられた。

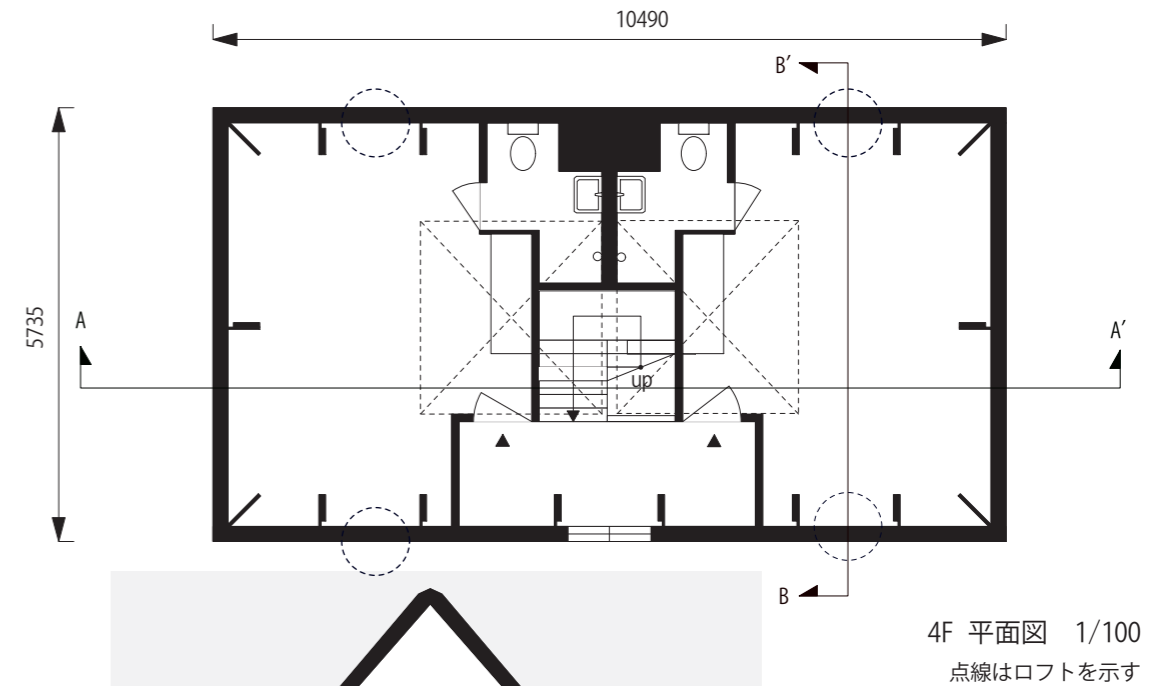
しかし、踊り場には前面に大きな窓が付いているので昼間は比較的明るかった。最上階の踊り場は階段室の両辺に配する二部屋の住人のためだけの空間という趣が強く、(物置用の) 収納棚が置かれ、その上には花壇がしつらえられており、私有化されていた。しかし、他の階の踊り場は誰もが通過するせいか、そしておそらく盗難防止のためもあるせいか、私有物を置くことはめったに見られなかった。あえて挙げるならば、幾つかの部屋の入口に足拭き用のマットが敷かれているぐらいである。またはゴミ収集日の近くになるとゴミ袋が置かれていたりもする。住人の入れ替わりが激しいとのことなので、それほど住み込まれていないのも理由にあるのかもしれない。

最上階まで行き入口のドアを開けると、すぐにキッチンテーブルがある。まさしくワンルームであり、その上には梯子で上がるロフトがついており寝室空間として使われていた。室内は壁が床から約1メートル上がると傾斜し始め、まさしく屋根裏部屋と言った感じである。窓は屋根部分にあって見える景色は空だけである。空には飛行機（ジェット機）が一日を通してひっきりなしに飛び交っており、アムステルダムのスキポール空港がハブ空港であることを物語っているかのようだ。

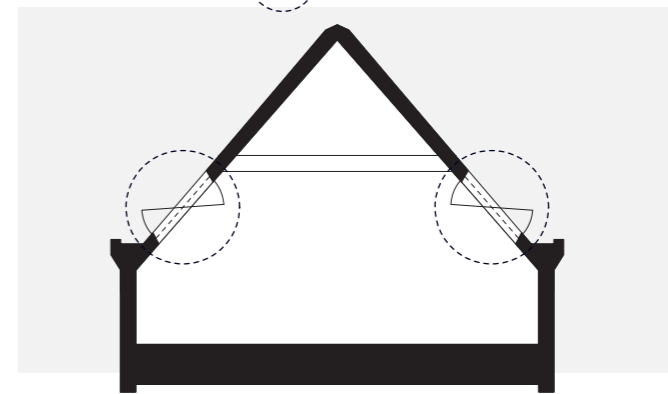


086 (左)
現在のハウトマン通り

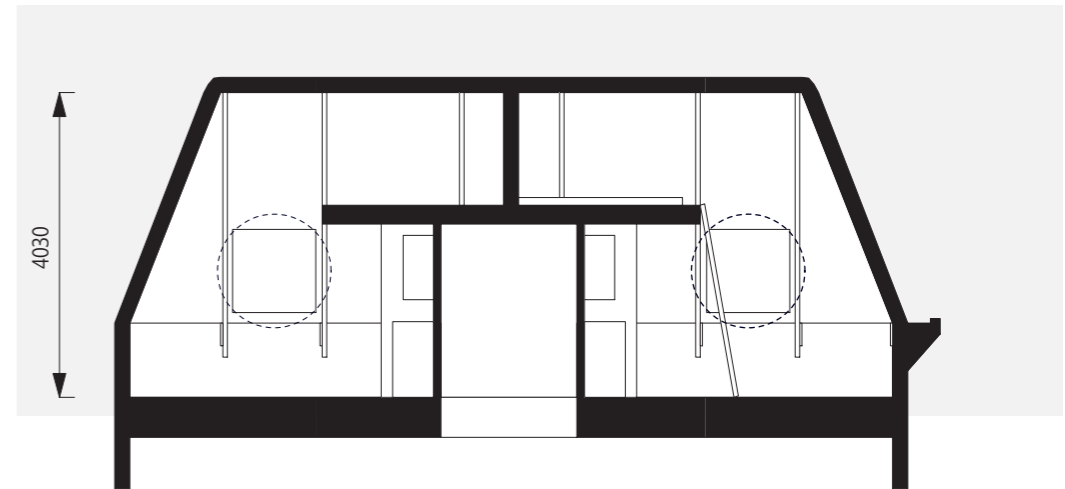
087 (右)
ヴェステル運河



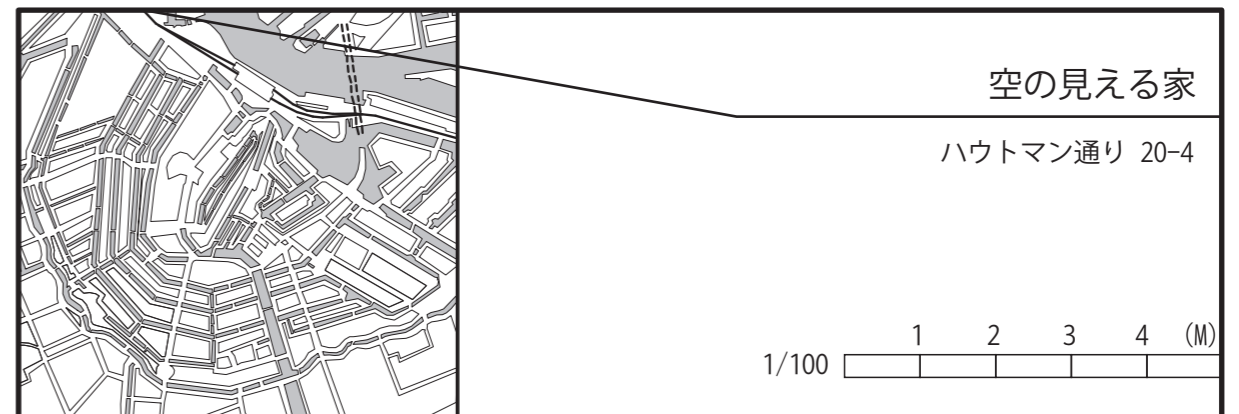
4F 平面図 1/100
点線はロフトを示す



(上) 4F B-B' 断面図 1/100
(下) 4F A-A' 断面図 1/100



088
ハウトマン通り
20 番地



成熟した周辺環境へ

滞在した部屋がある住棟の裏手には幅広のヴェステル運河の水辺がひかえており、今も居住環境が非常に良い空間である。現在は集合住宅棟が周囲に多く見られるが、かつては港湾施設の多かった地区だった為に今も港湾地区が近所にあり、港町であることをまだまだ強く感じさせてくれる。部屋の中にも何処かで船の汽笛がおぼろげに聴こえてくる。ハウトマン通りはアムステルダム中央駅から歩いて15分ほどだが、都会のせわしなさを全く感じさせない。港町に感じられる、とてもゆったりとした空気が流れている。

この部屋の住人の方にお話を伺ってみると、外で過ごすことが気持ち良くなる夏のあいだは裏手のヴェステル運河の水辺のベンチで読書を楽しむそうで、休日ともなると沢山のレジャーボートが行き交う光景が見られると言う。なかには自分の家から水辺へ椅子を持ってきて過ごしている人もいるという。また、運河上の賑やかさも心地の良いものなのだろうか、読書をしていてもあまり気にならないそうだ。住人の方もここが非常に気に入っているようで、こうした水辺との付き合い方はとても理想的であり、何ともうらやましい限りである。

建物の周辺環境はおよそ150年間のあいだに成熟し、非常に気持ち良くて人情味溢れる空間を作り出している。夏になるとハウトマン通りの向かいの建物の壁一面にカエデが覆って緑の壁を作り出し、秋になると紅葉で壁は赤色になる。夜になるとカエデで覆われた壁はライトアップされるそうである。完全に囲まれてはいないものの、どこか中庭的な雰囲気も漂うハウトマン通りは、夏の間は木々が青々と茂って緑のトンネルを作り出す。通り沿いにある花壇には花が植えられ、小さいながらも公園も作られており、通り自体が狭いために車の往来も無く、まさしくヒューマンスケールの空間が作られたのである。

第4章 各街区内に存在する建築例

1. 旧教会前の花屋さん ～ヴァルムス通り83番地～

市内最古の目抜き通り沿いの住宅

現在の旧教会(Oudekerk)周辺には、カフェや様々な商店、そして売春地区として知られている「飾り窓地区」がある。しかし古地図から判断する限り、初期のころの旧教会周辺はヴァルムス通りに面する建物が存在せず、何も無い広い空間が広がっていた。また旧教会自体も現在のものと比べると小さかったようである。今とは違って教会の周囲には木々が植えられ、さらに囲いの柵が立てられて通りとの境界が決まっていた。その後、旧教会は大規模なものへと建設され、教会と通りのあいだの空間には15世紀に入ってから建物が建て込んでいった。ここでは、旧教会の近所に建てられた住宅例としてヴァルムス通り83番地の住宅を見てみることにする。オランダに残る歴史的建築物(主に住宅)を保存する機関のヘンドリック・デ・カイザー財団によって、15世紀時からの住宅の図面が記録されており、それを参照しながら話を進めていきたいと思う。

繰り返された増築

この建物は、ヴァルムス通りとそこから旧教会へ抜けるエンゲ・ケルクステイヒ(Enge Kerksteeg)という路地がぶつかる角地に位置している。

当初(およそ1400年)は木造住宅が建てられていたが、15世紀に初めて作られた木造住宅建設を禁止する条例により、この建物もレンガ造への改築が求められることとなった。しかし、レンガ造よりも木造のほうが建設費を安く抑えることができたため、なかなかレンガ造の住宅へ移行することは難しかった。そこで考え出されたのが正面をレンガの壁面で覆うことによってレンガ造住宅に見せかけることだった。その際、レンガの薄壁は鉄製のかすがいによってその裏の木造の構造体(天井梁)に打ち付けられた。この住宅だけではなく、当時完全なるレンガ造住宅へ改築することを渋っていた住宅のオーナーたちは、既存の木造住宅のファサードの上からレンガで作られた薄い壁を貼り付けることによって条例の目から免れ



089 (左)
赤いランプが特徴的な
飾り窓地区
(藤村龍至氏撮影)

090 (右)
14世紀時の旧教会周辺
のようす



ようとしたのである。この「貼り付けられた」薄いレンガの壁は構造の面では全く意味のないものであり、ただの飾りでしかなかった。今でもこのようなレンガの薄壁を前面ファサードに纏っている木造建築がアムステルダムを中心には幾つか存在している。

15世紀後半時に住宅が建てられた時、83番地の地下には井戸があった。アムステルダムの地下水は地表から1.5m下を通過していたので、少し掘れば地下水にぶつかって水を得ることができた。1850年ごろに水道が整備されるまで、アムステルダムの人々は井戸を掘ったり若しくは水を買っていたりした。または樽を持って海まで水を汲みに行く人もいたと言う。井戸は個人で所有するか、または共同で井戸を掘って利用するかであった。

その後1628年にヴァルムス通り沿いに新しく住宅が建て替えられたが、現在の3分の2の奥行きしか持っておらず、1634年に後背の空地に増築がなされ、現在のエンゲ・ケルクステイヒ4番地に当たる土地にも建物が建てられた。旧教会に面するエンゲ・ケルクステイヒ2番地に当たる土地には、1565年に建物が建てられた。

19世紀後半に入るところには再び増改築がされ、1階部分は店舗として使用されたのに対し、2階よりも上は居住空間として使用された。よって、1階部分と2階以上の部屋との入口は別々に設けられることとなった。その当時の状況を表した平面図を見ると、きれいな長方形をしておらず、中央部分が凹んでいる。これは、増築を重ねた結果から来るものであろう。

複雑な内部空間

旧教会前に建てられたヴァルムス通り83番地の建物内を見てみよう。前後に二つの空間を有しており、「フォールハイス」という地上階部分の通りに面した空間は、ヴァルムス通りが商店の立ち並ぶ通りだという性格から判断して、通時商売のために使用されていたと思われる。また、上階へは通りから見て部屋の右側に位置する螺旋階段を上ってアクセス出来た。このフォールハイスは二層分の天井高を持つ吹き抜け空間であり、採光も十分に行われた。間仕切壁にあるドアを抜ければ、その奥にはリビングルームも兼ねていたと思われる部屋へ行くことが出来た。

1628年時に建て替えられた時には奥行きが10mほどしかなく、前部のフォールハイスと後部の部屋はほぼ同じ大きさの空間だったが、1634年に後ろへ増築が行われることによって後部の部屋は2倍以上の大きさを持つ空間と変わった。



091 (左)
角地に建つヴァルムス通り83番地

092 (右)
路地の隙間から旧教会が見える

1634年にエンゲ・ケルクステイヒ4番地の部分にも新しい建物が建設された。その後部は通気や採光のために空地が確保され、ヴァルムス通り83番地に建つ住宅からもその空地へ行くことは可能だった。また、ヴァルムス通り83番地とエンゲ・ケルクステイヒ4番地は内部でつながっており、基本的には同一の人物が所有していたと考えられ、エンゲ・ケルクステイヒ4番地の建物の1階部分をキッチンとして使用していたと考えられる。そしてヴァルムス通りの建物の後部がリビングルーム兼ダイニングルームとして使われ、日中はそこで主に住人たちは生活をしていたと考えられる。

このように、時代が進むなかで幾度も増改築が行われ、居住環境は段々と高密度化した。今では建物がすっかり建て込んでしまっており、圧迫感すら感じられる現在の状況から考えると、歩いていても当時建物の裏側のほとんどが空地だった事など想像すらつかないが、当時は隣り合うエンゲ・ケルクステイヒ4番地には小さな建物が建っただけだった。その後に旧教会側へ建て込みが進んでいったのである。こういった住宅の例は、おそらくヴァルムス通り周辺の古い街区では比較的多く見られるものであろう。町が出来た当初はまだ空きの多い旧教会周辺だったのが、人口が増加し、そして多くの商人たちがヴァルムス通り沿いにオフィスを構えようとしたため建物が建て込んでいったのだと考えられる。

現在、この建物の1階部分は店舗として利用されており、花屋さんが営まれている。ヴァルムス通りに面した店先には勿論のこと、通りの脇のエンゲ・ケルクステイヒ沿いにも沢山の花が置かれ、旧教会へ向かう路地を色彩豊かに飾っている。

水辺に顔を向けた建築 ～アムステルダムとウトレヒトの水辺空間の違い～

アムステルダムには、ヴェネツィアや江戸・明治期の日本橋の河岸のような水辺に建つ建築が多からず存在する。水辺に建つ建築をよく見かける場所は、市内の中心部の初期に作られた街区に集中しており、その多くは当時の面影をよく残している。アムステルダムの水辺に建つ建築はどのようなロジックをもって建てられたのだろうか。ここではアムステルダムを走る堤防（ダイク）に注目しながら、そのロジックを探っていこうと思う。

ヴァルムス通りとゼイダイクといった堤防通りと関係の深い運河がダムラック (Damrak)、オウデザイス・フォールブルフヴァル (Oudezijds Voorburgwal) とオウデザイス・アハテルブルフヴァル (Oudezijds Achterburgwal) であり、いずれの運河も堤防の裏を流れている。そして「通り（堤防）～建築～運河」という空間を成している。ヴァルムス通りとゼイダイクはともに堤防上の通りから発展したものであるため、その裏を流れる運河よりも高い位置を走っており、その高低差は建物の一層分に値する。

ヴァルムス通りの西側の敷地はアムステル川の水際まで伸びており、現在建物が水に接して建っている。ここでは「通り（堤防）～建築～運河（この場合はアムステル川）」という空間構成が取られ、堤防上の通りが起源であるヴァルムス通りは川よりも高い位置を走っている。

オランダの田舎地方へ足を運ぶと、堤防通りを今でもよく目にする事ができる。小さな町から小さな町へ行くときには決まって堤防通りを走って移動するのが普通である。そして、堤防通りよりも低い位置

094 (左)
ダムラック沿いのようす

095 (右)
16世紀時のヴァルムス通り周辺
①ゼイダイク
②ヴァルムス通り



① ②

に干拓地があり、堤防通り沿いには農家が並んでいるのが、オランダの低地帯における一般的な光景である。

堤防通りとそれよりも低い位置にある干拓地、そして堤防通り沿いの建築物。こうした空間構造はオランダの低地にある水辺都市の原風景といって良いだろう。

ここで、15世紀時の古地図上に描かれたヴァルムス通り周辺の様子に注目してみよう。通り沿いに建築が建ち並ぶのとは対照的に川沿いの水辺にはまばらに建つ建築があるものの、空地がより多く見られる。以前より河岸側の土地は私的性が強かったことから、おそらくその辺り一帯は公に使われた河岸では無く、ヴァルムス通りの河岸側に住む人たち専用の空間だったと思われる。古地図上で水辺に多くの船が停泊していることから判断すると、15世紀時の貿易商たちは仕事をするためのオフィスをヴァルムス通りの河岸側に設け、専用の船を横付けにしながら貿易の仕事に携わっていたのではないだろうか。

アムステルダムにおいて初めから水辺に建物を建設することはなかったが、その後の人口増加による居住空間の重要度の高さからヴァルムス通りに面していた建物は川のほうへと増築が進み、水辺の空地や河岸はだんだんと姿を消して行ってしまう。通りと川の高低差は一層分ほどあり、通りからは地下室（時には半地下）のような、しかし水辺からは一層目と思える興味深い室内空間が生まれた。今でも川沿いに建ち並んだ建築には、一層目に大きな開口部が残っており、屋外の河岸空間は失われたものの、その開口部を通して荷物の出し入れが行われていたようである。ヴァルムス通りは商店の建ち並ぶ通りであったので、江戸の魚河岸で見られたような表通り側に店舗が入った店舗付き蔵のような構造をしていたのではないだろうか。つまり、水辺に近い階にて物資の荷揚げを行い、ヴァルムス通りという表通りに面した一階部分にて商売がなされていたのではないだろうか。

オランダの古い町は大体において水との結びつきが強いが、アムステルダムの他の水辺都市における水辺のデザインも興味深い。その例として、以下、ウトレヒトという都市を挙げたい。

ウトレヒトに見られる水辺空間の面白さ

ウトレヒトの水辺は、アムステルダムとは異なった空間を形成している。ウトレヒトの水辺の空間構成を上述のアムステルダムのダムラック沿いの水辺沿いの建築の空間構成と併せて考察してみよう。

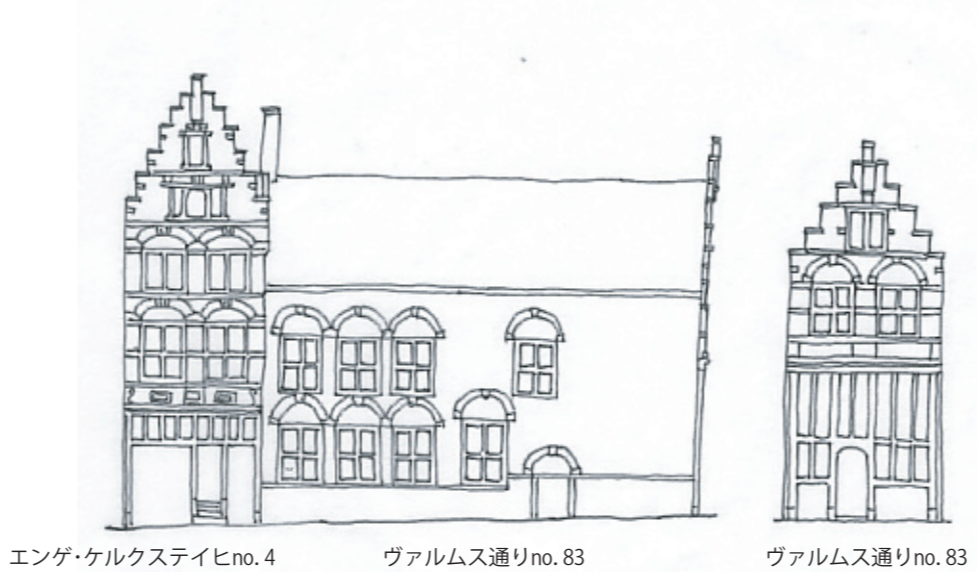
アムステルダムの場合、地下水が走るレベルの高さをまず考慮に入れなければならない。地下水の高さよりも低い位置に建物を建てることは当時の技術から考えて不可能と考えられ、地表から1.5m下を走っていた地下水のためにアムステルダムの建築物はその地点から上方へ空間が作られた。再下層に作られた部屋は湿り気のある空間であるため、人が日常生活をつねに行うことには不適な空間であり、主として物置や厨房などの空間に利用された。また、水に対する恐怖から道路は運河よりも高い位置に作られた。結果、通り側にはおよそ1～1.5mほど上半分の壁面が地上に出て（半地下階）、反対側の運河側にはその階の



096 (左)
ウトレヒトで見られる運河沿いの建物

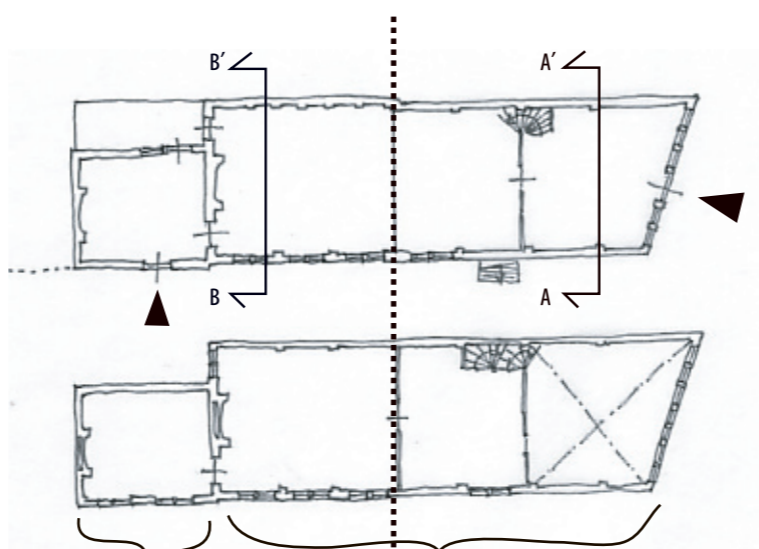
097 (右)
ウトレヒトのオウデ運河では、昔、橋の上で魚市場が開かれていた

建物の下部に見えるかまぼこ形の開口部を持った空間は、当時倉庫として使用されていた。現在は店舗やカフェのために使われていることが多い。



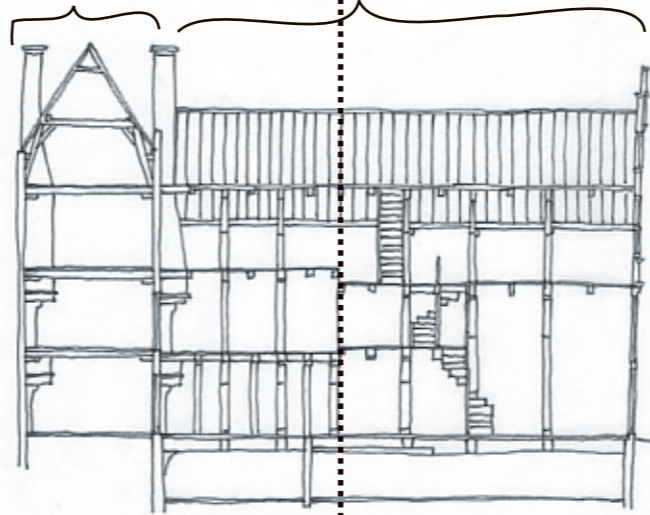
エンゲ・ケルクステイヒno. 4 ヴァルムス通りno. 83 ヴァルムス通りno. 83

立面図 1/250



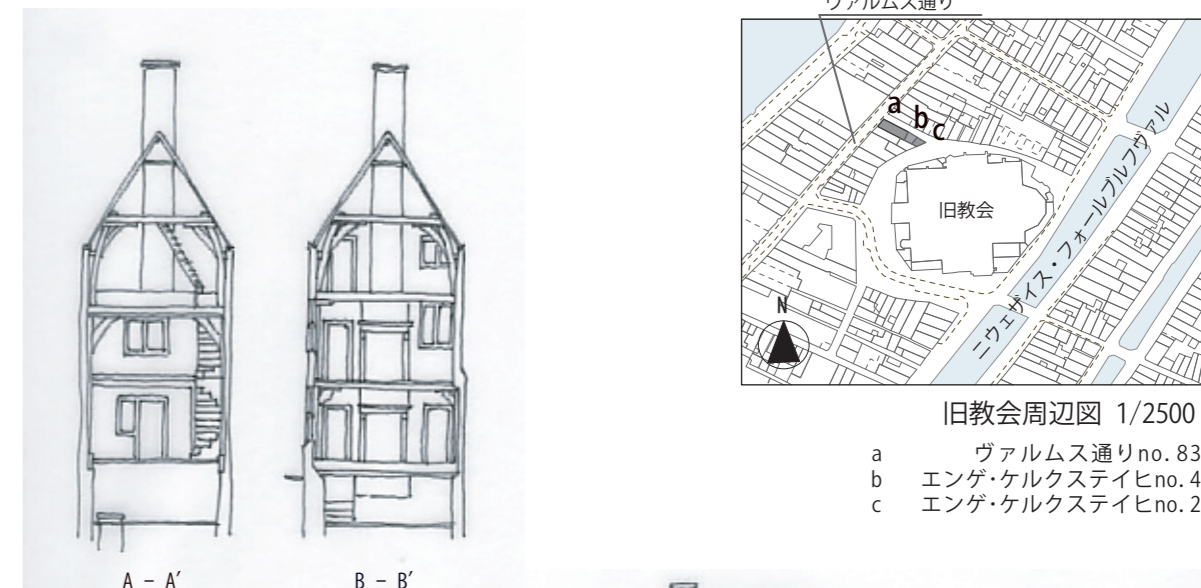
エンゲ・ケルクステイヒno. 4 ヴァルムス通りno. 83

平面図 1/250
(上) 1階
(下) M2階(インステイク)



断面図 1/250

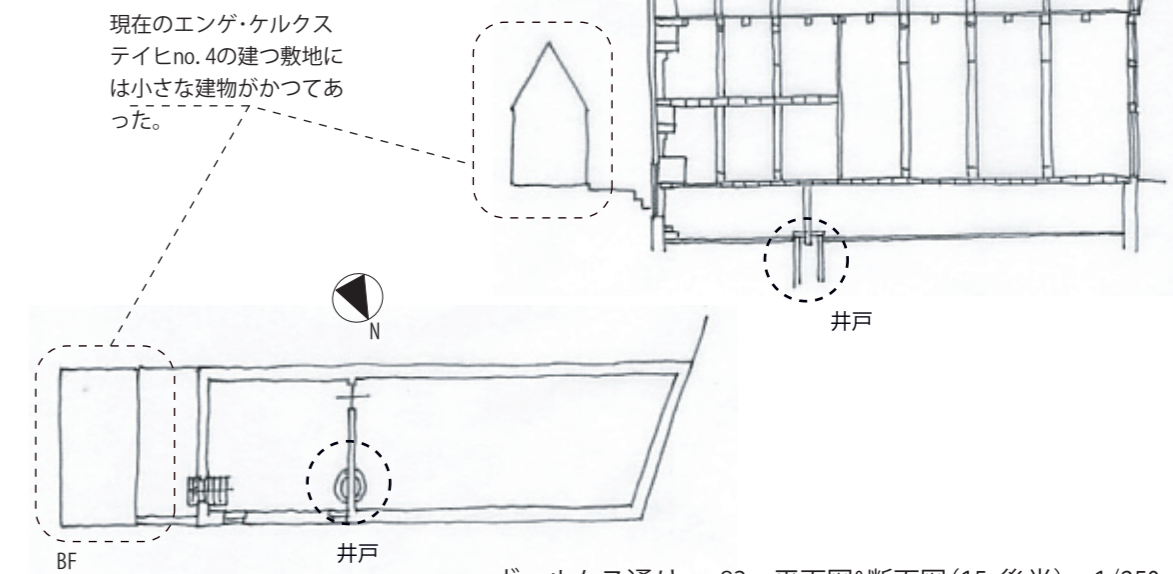
098
ヴァルムス通り
83番地
1634年時建設 1628年時建設



旧教会周辺図 1/2500

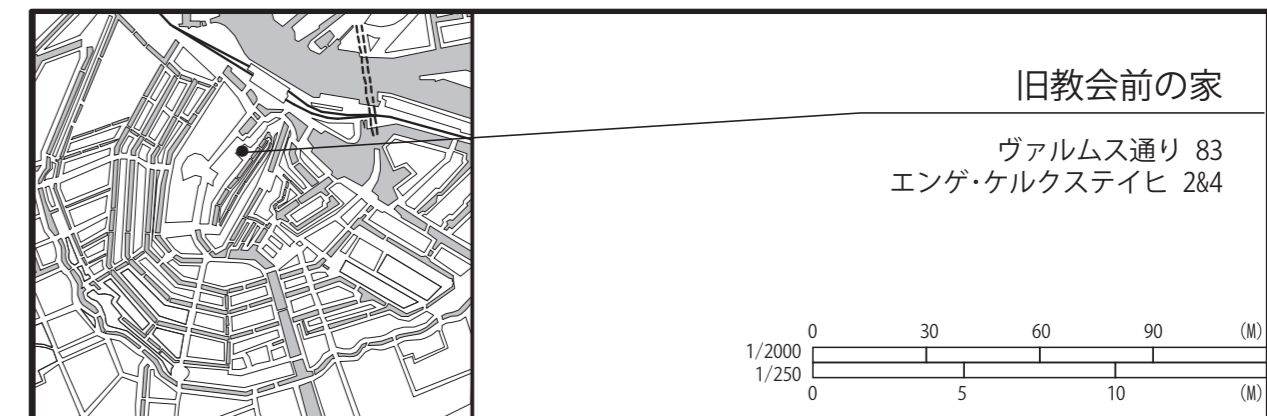
a ヴァルムス通りno. 83
b エンゲ・ケルクステイヒno. 4
c エンゲ・ケルクステイヒno. 2

断面図 1/250



現在のエンゲ・ケルクステイヒno. 4の建つ敷地には小さな建物がかつてあった。

ヴァルムス通りno. 83 平面図&断面図(15c後半) 1/250



旧教会前の家

ヴァルムス通り 83
エンゲ・ケルクステイヒ 2&4

1/2000 0 30 60 90 (M)
1/250 0 5 10 (M)

壁面が完全に見える空間が生まれることになったのである。しかし、前述したように当初は運河沿いには建物は建っていなかった。その後増築が進み、水際まで建て込まれて行ったのである。

一方ウトレヒトの町はアムステルダムよりも内陸部に位置し、地盤が固いところの上に街が出来ている。ここに挙げたオウデ運河は「旧（＝オウデ）運河」という意味からも分かる通り、町の初期からある運河である。運河沿いの河岸は通りよりも低い位置に設けられ、河岸に沿ってかまぼこ形の開口部が並んでおり、地下空間が続いているようである。運河沿いの空間は、その頭上を走る通りと分離しているために完全に人に対して解放されている場所であり、アムステルダムに劣らないほどの非常にゆったりとした、魅力ある空間を現在まで保ち続けている。

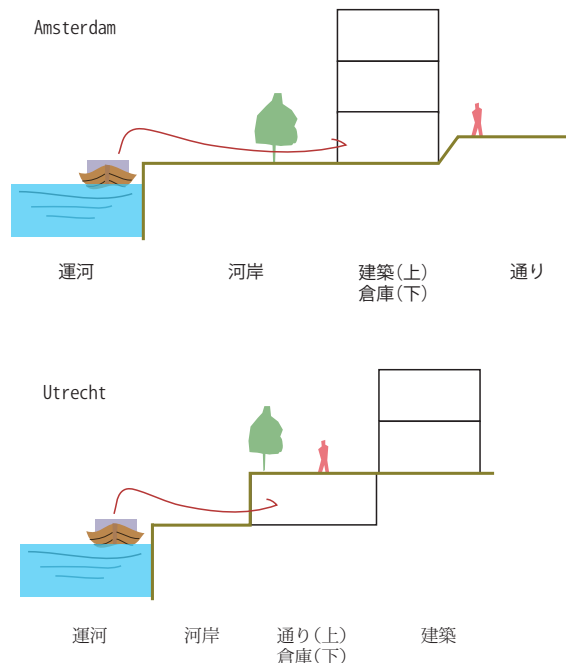
オウデ運河沿いの開発がどうだったかという、土地の所有問題がその時の都市計画の際に絡み合っており、運河沿いの空間が生まれた理由は以下の通りである。その昔、運河と住宅との間に広い道路を建設する計画が立てられた時に、そこの地主たちが道路下の地下部分の所有権を主張した。その結果、建物から運河までの間にかまぼこ型の開口部を持つ空間が掘り抜かれ、人々はそこを倉庫として使用した。そしてその上に道路が作られた。

つまり、もし地主たちが土地の所有権を主張していなければ、運河と河岸と、それらよりもレベルの高い道路と建築という空間の図式が成り立っていただけだという可能性もあり、道路下の倉庫の空間は存在しなかったのである。現在はその道路下の空間はレストランやカフェ、そしてショップとして使われていることが多く、レストランやカフェとして利用しているところでは、水辺で食事を楽しむことが可能である。そういった空間はやはり誰にとっても魅力的に映るのだろうか、非常に人気の高いスポットである。また、今ではオウデ運河沿いには定期的にマーケットの屋台がずらりと建ち並び、水辺を彩っている。

2つの都市の空間性の違い

アムステルダムでは「運河～河岸～建築～通り」という空間構成から「運河～建築～通り」という空間構成に変わり、それに対してウトレヒトでは「運河～河岸～通り（上部）／倉庫（下部）～建築」という空間構成を有している。どちらの場合も初めに運河と河岸が設けられているが、異なるのは建築と通りのどちらが水辺に近いのか、という事である。アムステルダムでは水辺に近いところに建物が建てられ、一方ウトレヒトでは通りを水辺に近いところに建設した。アムステルダムはウトレヒトよりも内海（ザウデル海）に近いために交易活動と非常に強く結びついており、市内の舟運も盛んに行われていたと思われ、し

098
アムステルダムと
ウトレヒトの
水辺の空間構成



たがって水辺に近いところに道路建設する必要性がウトレヒトの街に比べると低く、代わりに住宅などの建築物が建てられたものだと考えられる。

ウトレヒトのオウデ運河沿いの建物のなかには水際に建つものもあり、運河と通りに挟まれた形式を取っており、アムステルダムのと類似している。しかし空間的に異なる点を挙げるとするならば、ウトレヒトの場合はアムステルダムに比べると地下水のことをあまり気にする必要がなかったため、アムステルダムの場合のように通りから見て半地下になるといった事はほとんど見受けられない。

ここで鍵となるのはやはり水との関係であろう。地下水が走る地点がアムステルダムの建築物に影響を強く与えることとなった。内陸部のウトレヒトではそういった心配がなかったため、比較的思い切った水際の空間作りも可能だったのである。

話は少しそれるが、アムステルダムと同様に低地に作られたドルドレヒトの町を訪れる機会があり、中心部の目抜き通りがやはり堤防通りであった。川と平行に堤防通りが走っており、通りから横に坂を下るように傾斜した細い路地が設けられ、そこから川へ近づくことができる。その路地で面白い装置を発見した。その装置とは、万が一川が増水した場合に水の浸入をブロックするためのものである。日本であれば、浸水した際に土嚢を積むなどして水の浸入をブロックする場合があるが、オランダの水辺都市においては都市空間のなかにすでにそうした装置が用意されているのである。



099
ドルドレヒト市の中心
部で見られる堤防装置
のひとつ

2. ピューリッツァー街区

多様な産業が入り混じった周辺環境

ピューリッツァー街区は17世紀に建設された三本の環状運河のうち、カイゼルス運河とプリンセン運河に挟まれており、南側にレイ通り (Reestraat) が走り、北側には1631年完成の西教会と教会前広場 (現在のヴェステルマルクト <Westermarkt>) が面している。1614年にこの街区の敷地割りが行われ、そこには上述したように短冊状の土地 (パルセル) が生まれた。分割された敷地はほぼ同一の寸法を持っており、間口幅は20フィート (およそ5.7m) である。正確に分割された各敷地を、当時の裕福な商人、職人などが購入した。ピューリッツァー街区区内には現在ピューリッツァーホテルが街区の半分を占めており、そうした状況からこの街区をここではピューリッツァー街区と呼ぶことにする。

一つの街区の中では、様々なそして非常に複雑な土地所有が行われていたようで、数百年の月日の重さを感じずにはいられない。ピューリッツァー街区のプリンセン運河沿いには、昔は小麦の製粉所やマスタードの製造所、石鹸の製造所、紡績所などが建ち並んでいたという。しかし、この街区では若干趣が異なっていた。それは街区がプリンセン運河に面していたからで、プリンセン運河の性格から影響を受けたと考えられる。プリンセン運河は三つの環状運河のうち最も倉庫がある割合が高く (当時は倉庫が中心だった)、加えてヨルダン地区に面しており、プリンセン運河のヨルダン地区側の河岸には多くの市場がかつて立ち並び、商品が売られていた。運河には沢山の船が河岸に付けられて市場への物資の供給も行われていた。

カイゼルス運河には立派な正面ファサードを持った建築が建ち並んだのとは反対に、プリンセン運河は裏方的な性格の強い運河であり舟運活動が非常に活発に行われていたため、他の環状運河 (ヘーレン運河とカイゼルス運河) よりも工場のような産業を支える機能を持つ建物が多く建ち並んだと考えられる。

ピューリッツァーホテル

ピューリッツァーホテルは、プリンセン運河沿いの9つの建物、「サクセンブルグハウス」と呼ばれたカイゼルス運河沿いの庭園付き住宅とその他2つの住宅に、176室の部屋が作られ、そしてレイ通りの隣り合う三つの建物に厨房とレストランが作られたことに始まる。ホテルとして使用される以前、これらの建物は工科大学の収納機能として住宅や倉庫が使用されていたが、使用されなくなると取り壊しの危機にさらされていた。しかし、幸いなことに1970年にホテルとして生まれ変わるようになったのである。1981年にレイ通り8番地の建物が加えられ、さらには1985～1990年のあいだに起こったオランダ国内でのホテルの需要の高まりの波を受けてカイゼルス運河側の8つの建物が加わった。1997年にホテルの完全な修復プログラムが開始され、ロビーの拡張、部屋の増加 (25部屋増加)、スプリンクラーや空調設備の設置、全室の浴室の修復、インターネット接続を可能にするなどの工事が行われた。

ホテルとして使い始めた当初から各建物は個々に独特の特徴を持っていたようで、しかしそれらの建物自体には現代的な心地よさを残念ながら持ち合わせていなかったため、古い建物の良さを可能な限り残し



100
18世紀時のピュー
リッツァーホテル周辺
(プリンセン運河)
のようす

ながら現代にマッチした空間を作り出すことに努めたそうである。古い建物の特徴例として、建物内にあった17世紀時の住宅であることを示す特徴的なものである梁が残されている。

ホテルで最も特筆すべき点は、建物に囲まれた中庭である。カイゼルス運河とプリンセン運河をつなぐ回廊が中庭内を走っており、それによって三つの庭やテラスへ分けられている。緑豊かな庭園内にはテーブルや椅子、そして噴水やオブジェも所々に配されおり、ホテルへ訪れた日は運良く天気の良い日だったので多くの人々が中庭でつろぐ様子が見られた。街区が作られた17世紀当時はその中心で背割りが成される事が普通で、現在中庭として使われている空間も昔は運河沿いに建つ住宅の裏庭として成立していたものであり、街区の中心回りでその所有が分けられていたはずである。しかし所有者が大規模に土地を所有することによって裏庭は中庭へと変わり、建物の中に緑が生い茂る一体的な空間が誕生した。光庭の性格が強い小さな中庭を介して、フォールハイスと呼ばれる運河側の建物とアハテルハイスと呼ばれる裏庭側の建物が建つという形式を持つものも多く見られた。現在その小さな光庭は、そのまま光庭として使われているところもあるが、カイゼルス運河側の建物の光庭には隣接する建物をつなぐ通路が設けられており、光を取り入れるためにその通路は全体的にガラス屋根で覆われている。また、中庭にはイベント会場空間も作られており、中庭との融合化を図った非常に雰囲気の良い空間のなかでパーティーなどのイベントが行われるようである。

裏庭を大胆に使う現代の解決法

ピューリッツァーホテルのように、当初は仕切られていた裏庭を一体化することでより広い裏庭若しくは中庭に変えて生活を豊かなものに行っている例が、三本の環状運河内の街区では最近よく見られる。ホテルとしての利用例以外にも、隣接する建物の幾つかを合わせて集合住宅へ利用転換をし、そしてそれらの



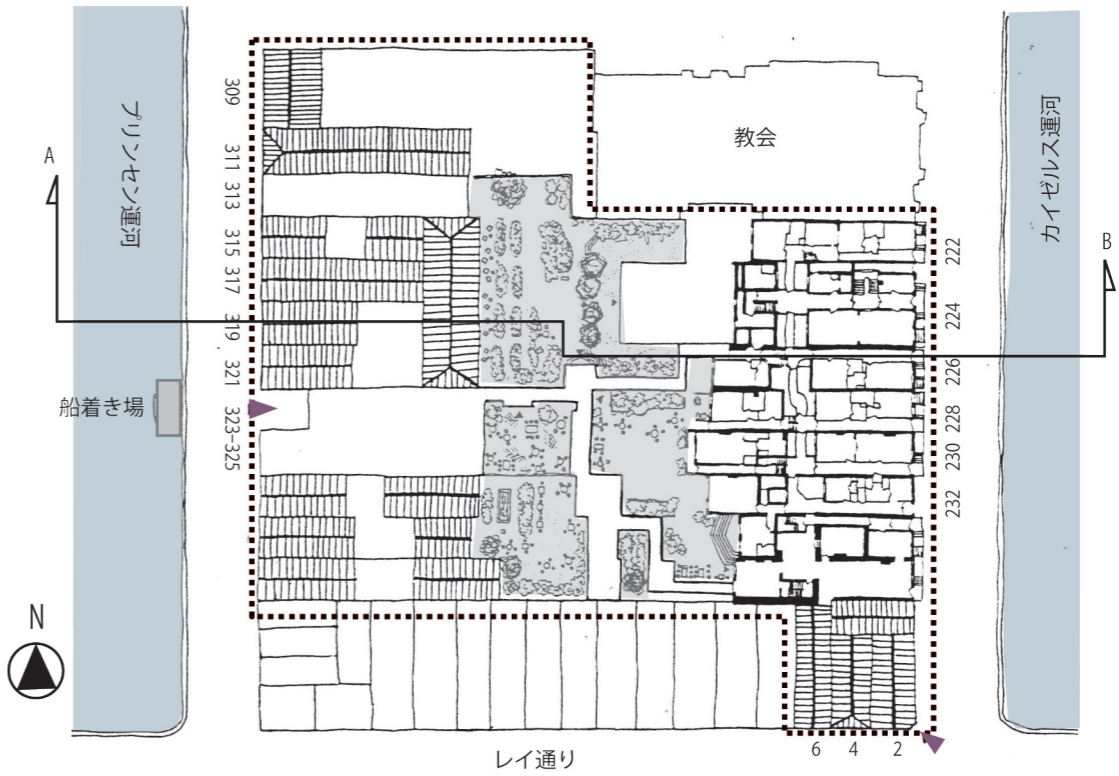
- 101 (上左)
ピューリッツァーホテル正面入口
- 102 (上右)
光庭を見下ろす
- 103 (下左)
室内のようす
- 104 (下右)
ホテルから水辺を見る



立面図 1/750

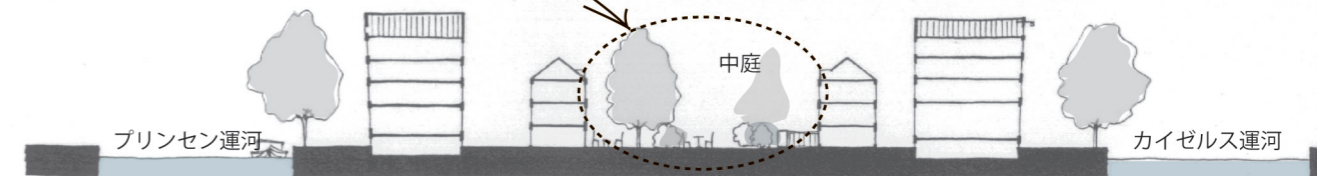


(左) プリンセン運河沿い (右) カイゼルス運河沿い

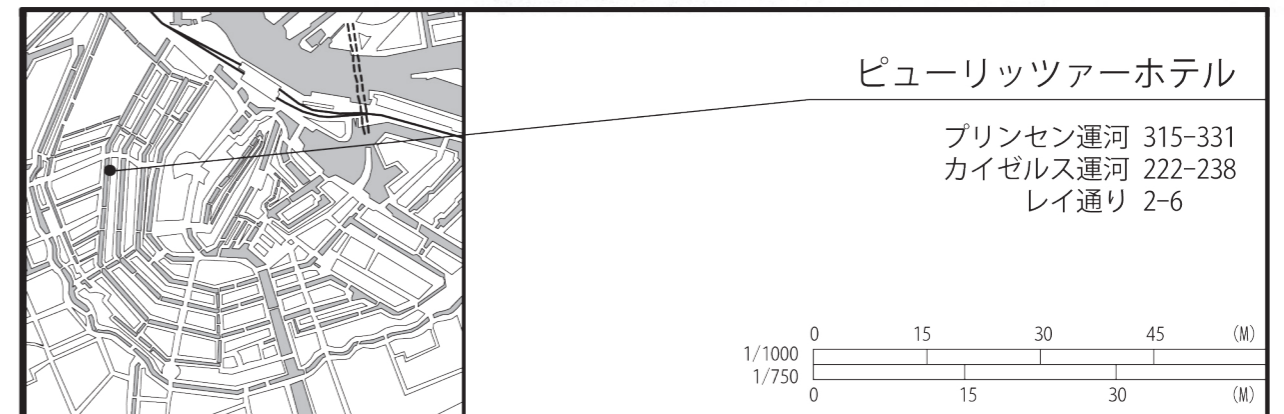


地上レベル 平面図 1/1000 ※点線内がホテル

両脇の建物は現在はホテルとして使用されており、その間にある空間はホテルの中庭として利用されている。



A-B 断面図 1/1000



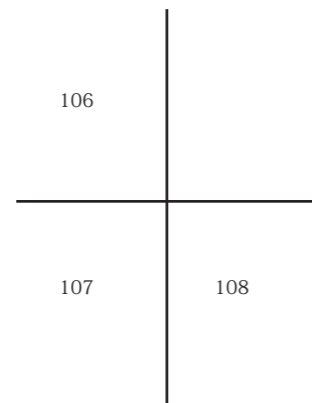
ピューリッツァーホテル

プリンセン運河 315-331
カイゼルス運河 222-238
レイ通り 2-6

1/1000 0 15 30 45 (M)
1/750 0 15 30 (M)

建物の裏庭を分ける仕切りを外して庭を一体化している例があり、その数例を実際に見ることが出来た。そうして広い庭へと転換した裏庭は、その建物に住む人たちによって共有で管理されている。また、庭は各住人たちの個性が出る部分でもある。図 109 や図 110 のように、一体化された庭でありながら、もともとの敷地の幅ごとに異なった庭のデザインが施されており、1つの空間内で3つの個性を楽しむことができる。

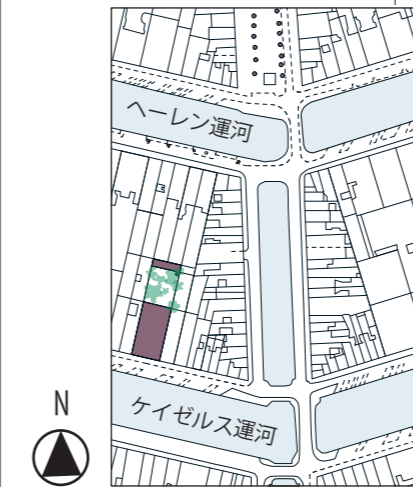
アムステルダム中心部の街中は何処へ行っても賑やかなのだが、庭に身を置いていると建物が賑やかさをブロックしているためか、そんな都会の喧騒を全く感じられないほどに静かな空間だった。表には水（運河）があり、そして裏には緑がある。都心でありながらも住み心地は非常に良さそうで、羨ましい限りである。17世紀時に作られた都市空間が、いまだにこうして生かされ、そして快適な空間を提供していることに驚きを隠せなかった。



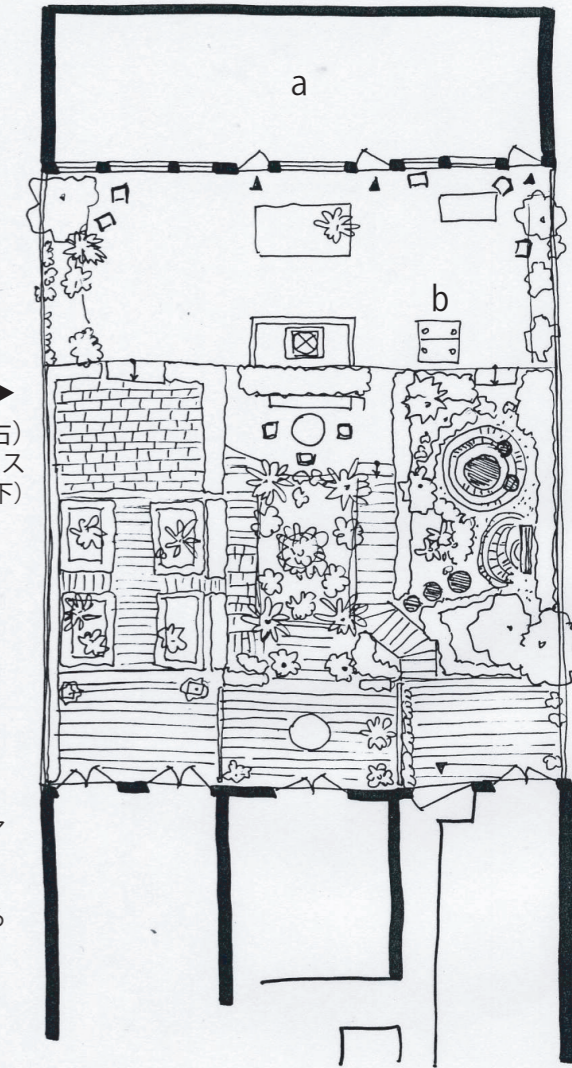
106
中庭の中を走る回廊

107
光庭に作られたガラスの回廊

108
上から見た中庭



周辺図(左)
1/4000



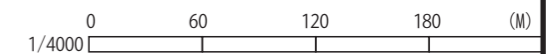
平面図(右)
a サマーハウス
b 貯水槽(地下)

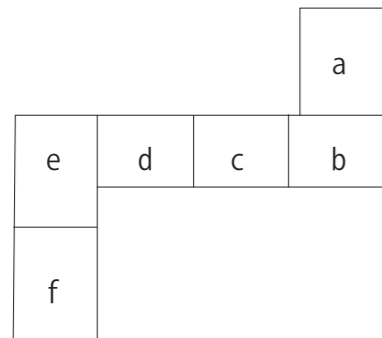


1. サマーハウス
2. 植栽を介してサマーハウスを見る
3. 貯水槽につながる鉄製の扉(平面図中のb)
4. 庭から建物を見る

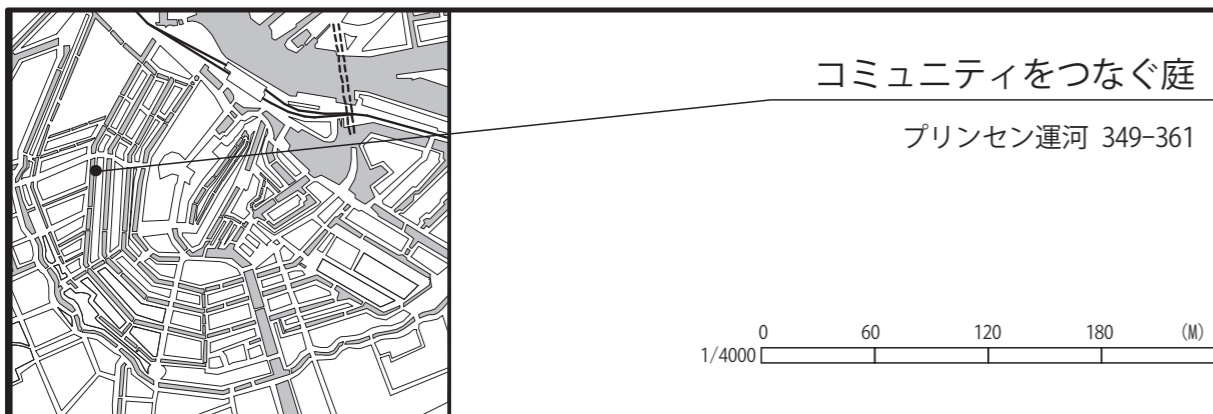
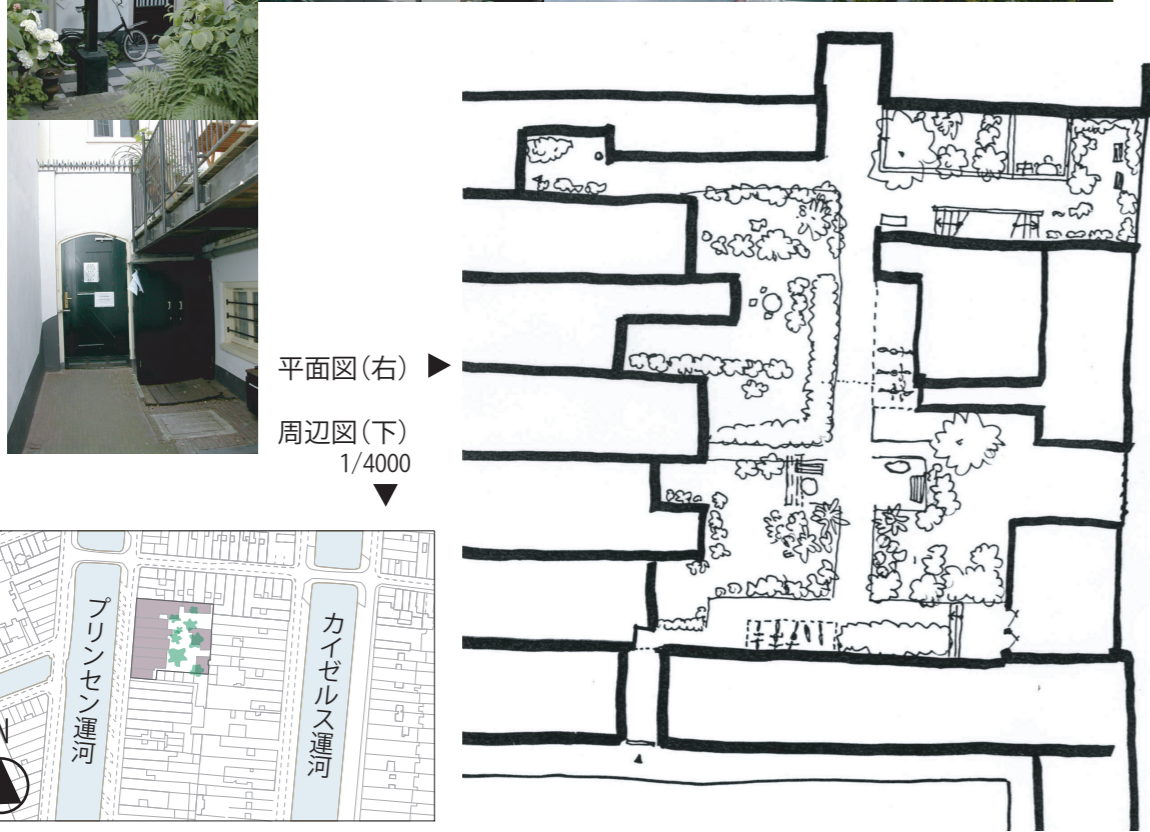


サマーハウスのある裏庭
ケイゼルス運河 641





a 建物脇の路地
 b 庭から空を見上げる
 c 運河沿いから建物への入口
 d 運河沿いのファサード
 e 庭に面する各戸の入口
 f 路地へ出る扉



3. ルーフテラスのある家 ~リンデン通り 72 番地 (ヨルダン地区) ~

アムステルダムの下町地区

町が作られた 17 世紀時から職人やアーティスト、移民が多く住んでいたヨルダン地区は、今も地区が誕生した当初の都市空間のスケールが残され、高密度空間はそのままである。街角にはカフェや雑貨店、専門店、レストランがあり、ヨルダン地区内だけで生活が成り立つと言っても過言ではない。地区の周囲は運河が囲んでいる為に「ヨルダンフィーリング」と呼ばれた気風が地区内に生まれそして育まれたことが、地区内で生活が完結してしまうことに何らかの影響を与えたのかもしれない。

ヨルダン地区に実際にある住居はどのようなものなのだろうか？地区の北部を走るリンデン通り (Lindenstraat) 沿いのお宅に伺う機会を得た。「ライムの木の通り」という意味を持つリンデン通りは、現在は埋め立てられて一面の道路になってしまったリンデン運河の裏通りである。通りの道幅は狭いが、通りに沿ってびっしりと間断なく高密度に住居が建ち並んでいる。そのため、通りに面した部屋の窓からは真向かいの建物の部屋の内部を見ることが出来る。各建物の窓面が大きいために丸見えの状態、プライバシーといったものは存在しないほどである。しかしアムステルダムの人たちはそういった事に対して慣れてしまったのだろうか、若しくは鈍感なのだろうか、堂々と部屋の内部を公開(?)しているのが印象的だった。もちろん他の部屋をジロジロと見ている人は少ないが、通りを隔てた建物の住人たちは目が合えば挨拶を交わし、時には窓越しに会話を交わしている光景が、私がヨルダン地区を歩いている時にたびたび見かけることができた。また、通りを歩いても部屋の中から誰かの話し声が聞こえてくることもあった。この時に感じた親しみ深さは、東京の下町を歩くと感じるものに似ている。建物は高密度に建ち、人口も過密であるという点でも東京の下町と似ており、ヨルダン地区はアムステルダムの下町と言って良いだろう。

私が訪ねた部屋は、リンデン通り 72 番地の建物の三層目と四層目のメゾネットのような部屋だった。アムステルダムの設計事務所に勤める日本人の男の二人がその部屋で共同生活していた。部屋を訪れた際、まず通りのドアベルを鳴らさなければならなかった。通りに面したドアには鍵が通常掛けられているからである。そしてそのドアを開けると、部屋まで駆け上る急な階段がゲストを待っており、駆け上がって初めて部屋へ入る扉へ到達できるのである。こうしたアプローチの空間構成はアムステルダムの住宅においては一般的であり、外から建物に入る時と部屋に入る時のために二回ロックを外してから室内に入らなければならない。だから、建物の上層階に住む人たちは、大抵の場合は鍵を二つ持っている。

さて、部屋に入ると間仕切り壁は一切無く、そこにはリビングとキッチンが設けられ、一体的で開放的な空間である。前述したように、高密度化した街区であるため、窓から向かいの建物の室内が見えてしまうのだが、裏庭に面するキッチン空間から向かいの建物のファサードすら見えてしまう。それぐらいに高密度で建てられているのだ。中庭には低層のホフェの建物が外側に建つ建物に守られるようにあった。

リビングには扉があり、その扉を開けると上階へ続く階段があった。上階部はよりプライベート空間で、



111
 窓からリンデン通り
 を見下ろす



112 (左)
室内のようす

113 (右)
急勾配な階段を下りて
扉を開ければすぐに通
りへ出る

二人分の個人机とベッドが置かれてあった。建物の上層部つまり屋根裏部屋であるので壁面は途中から傾斜しており、そして窓もけっして大きいものとは言えず、日中でも若干暗い。

嬉しいことに、その屋根裏部屋からは屋根へ行くことができる。屋根には木製デッキのテラスが設けられており、心憎いことにベンチが置かれ、そこに座ってのんびりすることも出来る。ルーフテラスからはアムステルダムを町を上から一望できて、ダム広場方面を見ると王宮（かつての市庁舎）の頭や新教会の頭の部分が見え、広場よりも南へ視線を向ければ西教会の塔が見える。それらの特徴的なスカイラインの合間を埋めるように、オレンジ色の屋根瓦を持つ建物が建て込まれている様子がうかがえ、そして緑色の樹木の先っぽの部分が顔を覗かせている。こうした旧市街の町並みのさらに向こうに現代的な高層ビルがそびえ立っている。高層ビルを除けば、おそらく何百年にわたって旧市街のスカイラインはほとんど変わって無いだろう。

建物自体の骨格は古いもので、それを補修するべきところは補修してアパートメントとして使っており、ところどころで歴史を感じることができる。それはリンデン通りから部屋へと続く急な階段であったり、通りに面した壁面に大きく取られたガラス窓であったり、薄暗い屋根裏部屋であったりなどである。そして、浴室へ行く扉がある壁の厚みは室内の壁にしては厚いことから考えると、浴室部分は裏庭方向へ増築されたと考えられる。実際に外壁の厚みを測ってみたところ、ほぼ同じであった。

部屋に住む二人が日ごろどのようにして生活しているのかを伺ってみたところ、食事はキッチンテーブルの前のテーブルでし、ミーティングや食事以外で何か作業をするときは一人が屋根裏部屋の机で、ひとりがダイニング用のテーブルで作業をするそうだ。屋根のルーフテラスではプライベートな電話をするときなどにも使うそうだ。また、隣接する建物と屋根伝いで移動することができるので、別の住人がそのルーフテラスを使うことがあるのか尋ねてみたところ、テラスのシェアはしていないそうである。

二人のうち一人の方にとって一番落ち着く空間は屋根裏部屋のベッドだと言う。実際、ベッドの周囲をカーテンで仕切って唯一のプライベート空間を確保していた。確かにキッチン&リビング空間は間仕切りの無いワンルームであり、自分だけの空間を作ることは難しそうである。限られた空間のなかで知恵を絞って住んでいる様子をうかがい知ることができた。

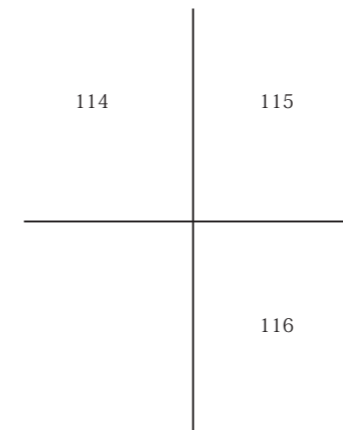
開発の決まりごと ～リンデン運河付近を例に～

ここで、ヨルダン地区の北部に位置するリンデン運河 (Lindengracht) とその裏通りのリンデン通りがある辺りの街区を見てみよう。名前の中の「リンデ (linde)」とは「ライム」の木の意味であり、地区内には植物から引用された名前が多いことが理解できる。^(*10) リンデン運河は 1895 年に埋め立てられてしま

114
上の階へ行くため
の階段へ続く扉

115
屋根裏部屋である上階

116
屋根の上へ出るため
のドア



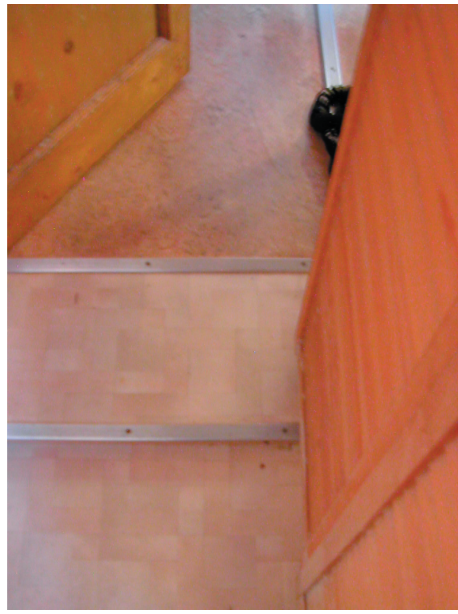
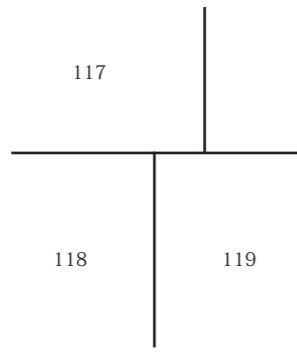
い、通りへと変わってしまったが、広い道幅を有しており、そこにももとは運河が通っていたのだということを想起させる。現在は毎週土曜日に通り全体に市場が立って人通りが耐えない場所である。

現在の地図を見ると、リンデン運河とリンデン通りに挟まれた街区の背割りが通り側に偏るように引かれている。これはヨルダン地区内の他街区でも見られることであり、運河と通りで挟まれた街区の背割りは通り側に偏る傾向が多く、結果として水辺側の敷地の奥行き幅が通り側のそれよりも大きいことがほとんどである。一方で、運河と運河で挟まれた街区内や通りと通りで挟まれた街区内の背割り線は中央を走っている。

運河と通りに挟まれた街区の背割り線が街区の中央部を走らないことが多いのは、なぜだろうか。おそ

(* 10)

地図上から確認しただけでは現在 11 の植物名を持つ運河 (通り) がある。「リンデ」の他に、「椰子」、「マリーゴールド」、「カーネーション」、「ユリ」、「バラ」、「月桂樹」など。その一方で地区の南部には産業関係の名前が付けられた運河や通りがあり、「ヘラ鹿」、「なめし皮職人」、「香料製造者」、「窓」が確認された。

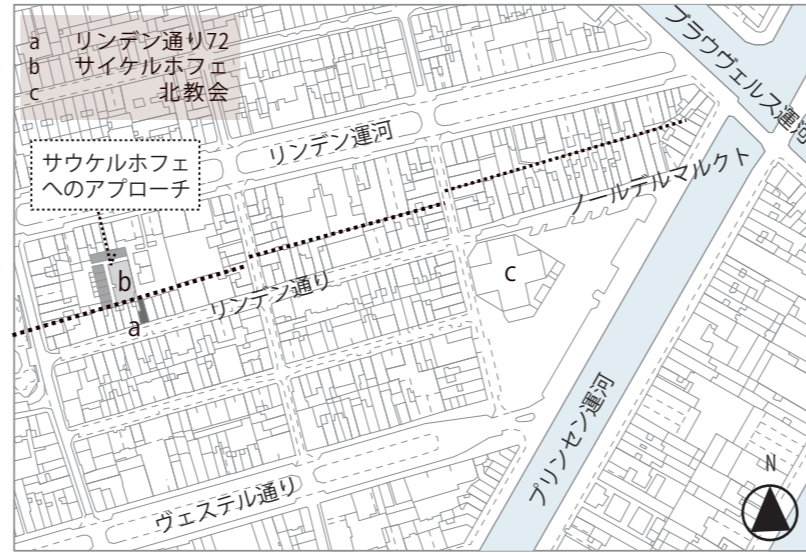


- 117
屋根の上から見える
北教会
- 118
屋根からリンデン通りを
見下ろす
- 119
増築部に入る際に壁の厚
み分の凸がある

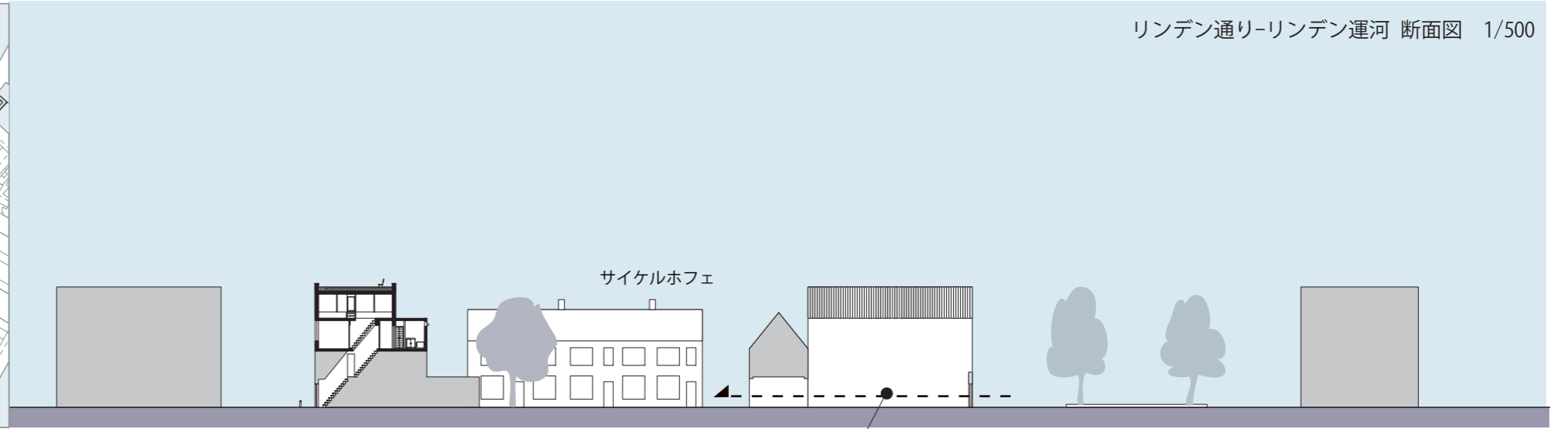
らく運河側の地価が通り側の地価よりも高かったのだろう。つまり、水辺に面した土地は街区内で最も好立地として敷地割りが成されたのではないだろうか。一方で、運河と運河、または通りと通りに挟まれた街区は地価的に等しいものと見なされ、均等に敷地割りが行われたと考えられる。

リンデン運河とリンデン通りの場合、運河と通りの幅はおよそ51.5mであり、リンデン通り側は間口が約5mの敷地割りがなされている。奥行き幅は街区の形状が不ぞろいな四角形なために統一されていないが、リンデン運河側の敷地の奥行き幅は約43.5mで統一されている。また、リンデン運河とリンデン通りに挟まれた街区と三本の環状運河（ヘーレン運河・カイゼルス運河・プリンセン運河）内の街区のスケールの大きさを比較してみると、ほぼ1:2であることが分かった。

前述したビューリッツァー街区の内側は当時の市の政策から庭として利用することが決められ、饅頭の皮（建築）と餡（庭）のような街区構成をとり、「餡」である緑豊かな空間が守られた。それに対してヨルダン地区内の街区は通り沿いの建物の裏にさらに建物が建つという密度の高い構造をとった。街区の規模的にはヨルダン地区内のほうが小さいのにも関わらず街区の内部にも建物が建て込み、高密度が進んでいったのは明らかである。この高密度は17世紀当時から見られていたが、19世紀に入り、産業革命によって市内に労働者が増え始めると、ヨルダン地区は彼らにとっての居住地区となって高密度は限界に達した。よって居住環境は悪くなる一方で、特にヨルダン地区の北部（リンデン運河・ラインバーンス運河・パルム運河・ブラウヴェルス運河という四つの運河に囲まれた辺り）は最悪だった。その地区を流れていたパルム運河（現在は埋め立てられてヴィレムス通りという名の通りとなっている）沿いから伸びる裏路地のうち、かつて最高11家族が一緒に路地を通して裏手の建物へアクセスしていたものもあったそうである。



*点線は想像される背割り線を示す
リンデン運河周辺図 1/4000

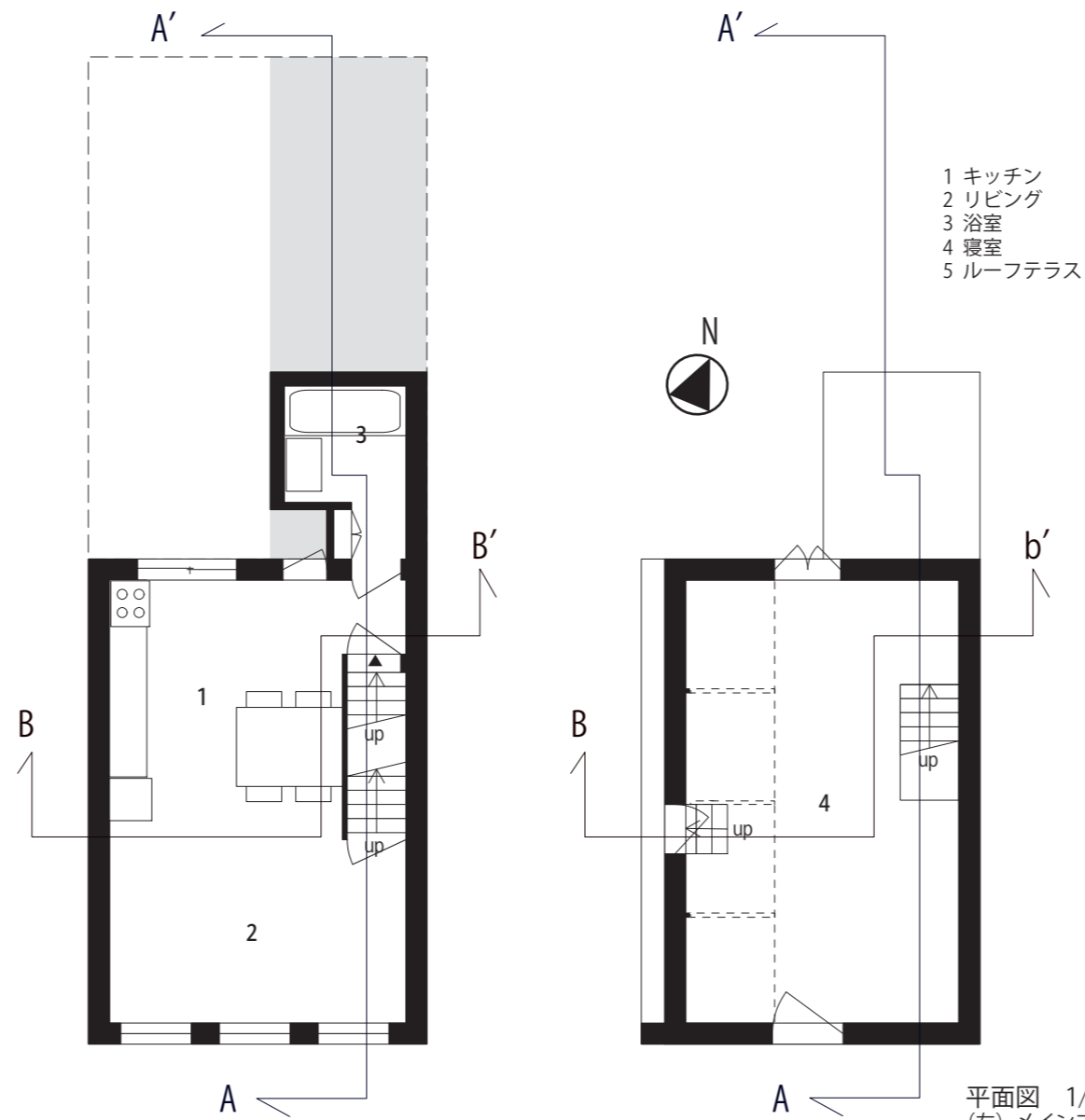


リンデン通り-リンデン運河 断面図 1/500

リンデン通り A-A' 断面

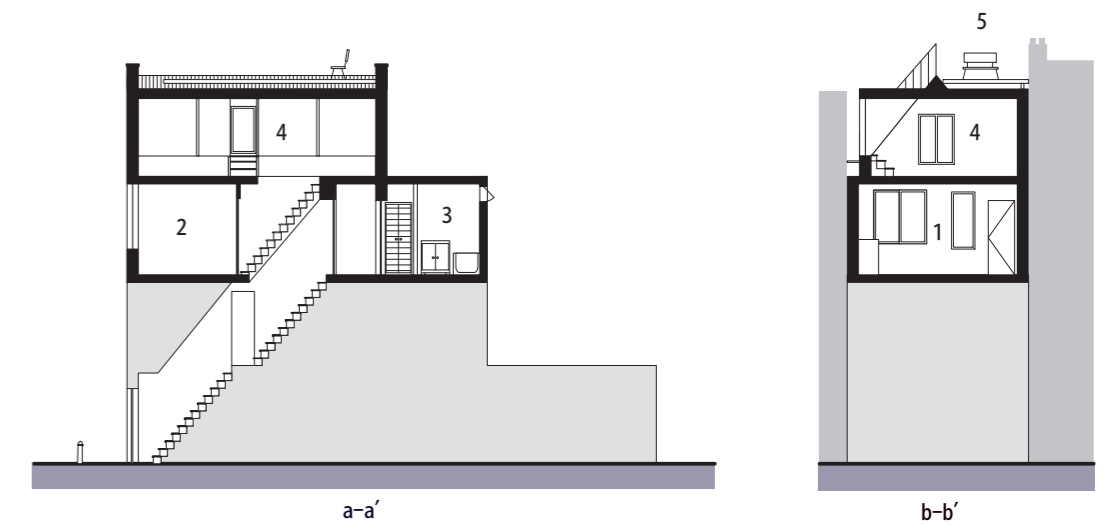
サイケルホフェへの路地
(門を抜けて行く)

リンデン運河
(今は埋め立てられてしまっている)

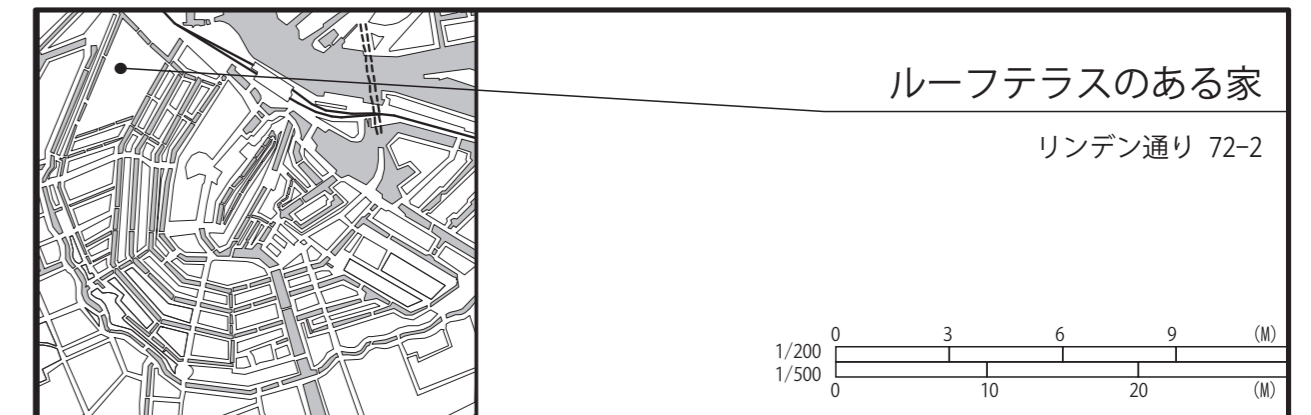


- 1 キッチン
- 2 リビング
- 3 浴室
- 4 寝室
- 5 ルーフテラス

平面図 1/100
(左) メインフロア
(右) トップフロア

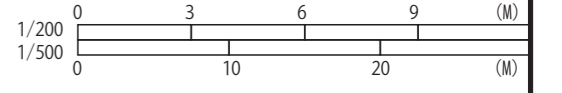


断面図 1/200

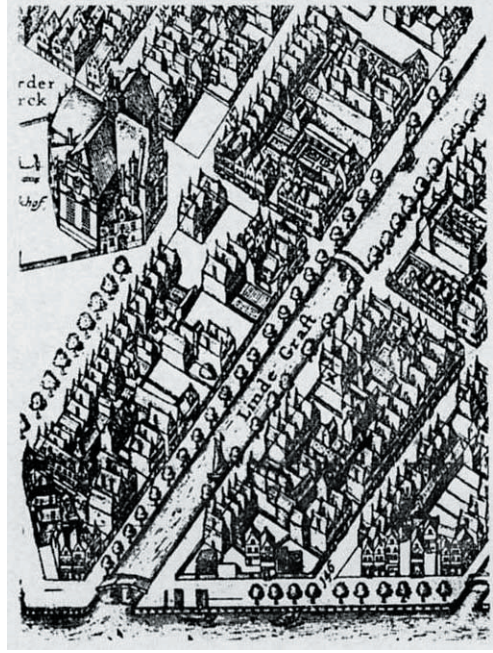


ルーフテラスのある家

リンデン通り 72-2



120
リンデン通り 72



121
かつての
リンデン運河

122
普段のリンデン運河
(現在は埋め立てられ
ている)

123
リンデン運河では
毎週土曜に
マーケットが立つ



サウケルホフェ

今回調査した街区の内部にはホフェが建てられていた。ヨルダン地区においては街区内にホフェが設けられる例は他にもあり、通りや運河に沿った建物の裏側に建てられることによって「守られている」という思いを生じさせ、そういう点ではヨルダン地区の街区構造はホフェを建設するには好都合だった。また、当時ヨルダン地区の土地は裕福な市民（彼らは勿論ヨルダン地区以外に居を構えていた）が所有しており、博愛精神も手伝って貧しい人々のためにホフェを作ることもあった。

現在、リンデン運河に面して建つ建物の奥行き幅はおよそ 14 m であり、その建物とリンデン通りに建つ建物に接する形でホフェが配されている。そのホフェは「サイケルホフェ (Suyckerhofje)」と言い、1667 年にピーター・ヤンスという人物によって創設された。彼の名が刻まれた石が、リンデン運河沿いにある立派な門に今もはめ込まれている。その門に入って建物のあいだの路地を抜けると、ホフェの中庭へ出る。中庭のほぼ中央部に、ランタンが上に付いたポンプがあって、そのポンプをホフェに住む人々が共同で使っていた。アムステルダム旧市街にあるホフェ建築には中庭が設けられることが多く、そしてその中庭にポンプが設けられることが多い。そういった中庭はきちんと手入れがなされており、訪問者を気持ちよく迎えてくれる。

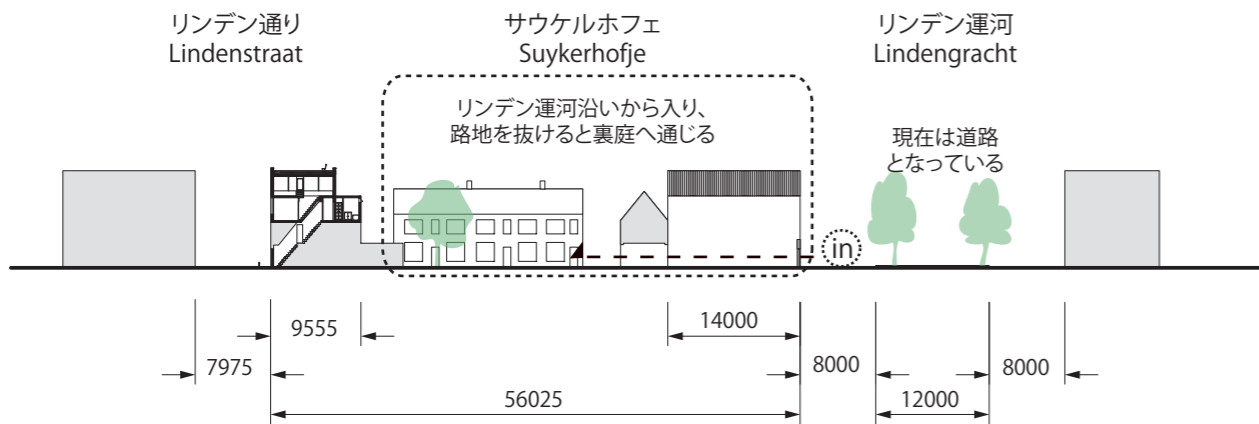
現在は二人の年老いた女性と働いている若者や学生たちが住んでいるそうだ。彼らはポンプ近くにある園芸用具を使って庭の花壇の手入れを共同で行っており、それはここに住むためのルールの一つでもある。このように世代の異なる人々が同じ建物の中で生活をし、庭の手入れを共同で行いながら親しくなることは、価値観を成長させる点でとても良い事である。



124 (左)
サウケルホフェへ通じる小さな扉

125 (右)
上から見たサウケルホフェ

126 (下)
サウケルホフェ周辺図 (断面図)



リンデン運河とリンデン通りに挟まれた街区のスケールは、三本の環状運河（ハーレン運河・カイゼルス運河・プリンセン運河）内における隣り合う運河間の街区のもの（だいたい100～125m）の1/2であることが分かった。

Scale 1/800

4. 馬車道と運河に挟まれた都市空間

次に、17世紀に造られたエリア内の街区、特にそのエリア内にある馬車道（ケルク通り）がそばを走る建物を見てみたい。馬車道だったケルク通りは、カイゼルス運河とプリンセン運河の間を走っている。ケルク通りを裏通りとして持つ両運河沿いの建物はどのような空間を持っているのだろうか？

ファン・ローンミュージアム ～カイゼルス運河沿いの建物

現在ファン・ローンミュージアム（Museum van Loon）として一般に公開されているカイゼルス運河672番地の幅広の建物は、17世紀後半に作られた贅沢な住宅の様子をよく残している。1672年に土地が売りに出された際、画家のレンブラントの弟子の中で最も有名なフェルディナント・ボル（Ferdinand Bol）が購入して住宅を建て、その後1884年に当時アムステルダム市内で裕福だったファン・ローン一家によって買われることとなった。ファン・ローンミュージアムはケルク通りとカイゼルス運河との間に位置しており、カイゼルス運河沿いには、豪華な商人住宅が建ち並んでいた。

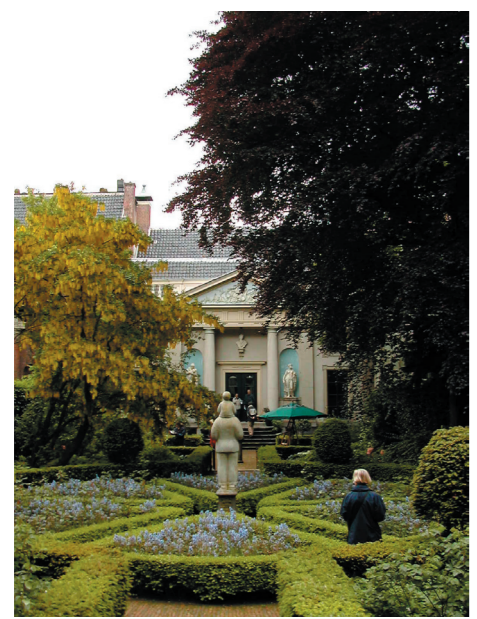
建物は間口約15m、奥行き28.3mの大きさを持ち、建物の正面の中央部分に入口があり、そこから裏庭のほうへ廊下が直線状に伸びている。廊下の両側には部屋が配され、廊下が終わる先には階段室、そしてさらに奥には裏庭に面するようにタインカーメル（tuinkamer＝ガーデングルーム）と呼ばれる部屋が設けられた。階段室の両側にも部屋が設けられており、それぞれに暖炉を持った贅沢な室内を持った。半地下階の庭に面したところにはキッチンがあり、半地下階で調理された料理は一階の運河側に面した部屋へと運ばれ、主人達はそこで食事をしていたという。ダイニングルームとして使用されたその部屋は、17世紀当時たくさんの陶磁器が飾られた棚が置かれ、荘厳なランプが天井から下がり、壁にはポर्टレートが何枚か掛けられてあった。二階から上は寝室などに使われていた。

一階の最奥に設けられていたタインカーメルはまさしく裏庭を一望することの出来る空間で、その部屋から直接裏庭へ行くことができる。庭は幾何学的に植栽が配され、その奥にはコーチハウス（馬車の車庫付き住宅）が見える。そのコーチハウスの庭に面した壁面も庭と一体化するようにデザインされており、非常に豪華な装飾が施された。コーチハウスはケルク通り側に馬車が入り出す開口部が取られており、コーチハウスの上階に馬車の運転手が住んでいたが、彼の生活した二階部分から裏庭を見ることは出来なかった。コーチハウスの裏庭側の壁に二階部分には小さな窓が設けられているが、ガラスの部分にカーテンのモチーフがペイントされており、やはり裏庭を見下ろすことは出来なかったようである。ファン・ローンミュージアムに隣接する建物もまた、間口の広い敷地の上に建物を建て、ケルク通りにコーチハウスを設けてその間を庭として使っていた。ファン・ローンミュージアムのある敷地の大きさは間口が約15m、



127
ファン・ローン
ミュージアム正面
(右側の扉から入る)

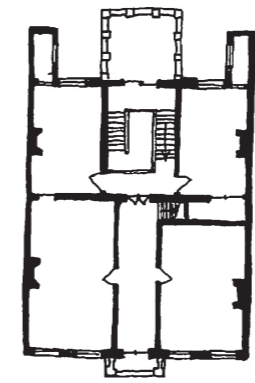
奥行きが約 73 m で、建物の奥行きが当時の規則である 28.3 m、そしてコーチハウスの奥行きが約 11 m であるので、その残りの 15 × 30 m ほどの空間を裏庭として使うことができ、非常に贅沢な暮らしぶりであったことが想像できる。当時裏庭でどのように過ごしていたのかという絵が残されており、庭で食事をしながら談話したり、じゃがいもの皮を剥いたり、二頭の馬が馬車につながっていたりと、様々なことが行われていたようである。



128
19 世紀時の裏庭でのようすを描いた図
(ファン・ローンミュージアム ブックレットより)

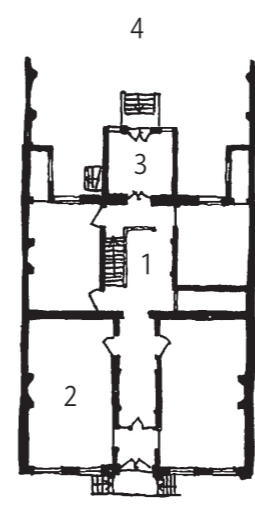
129
幾何学的で立派な中庭

130
庭に面するファサードのようす



1. 階段室
2. 食事室
3. ガーデンルーム
4. コーチハウス
5. キッチン

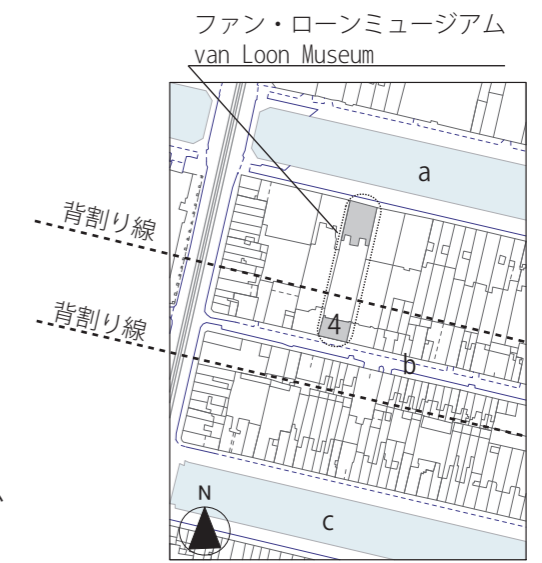
2階



1階



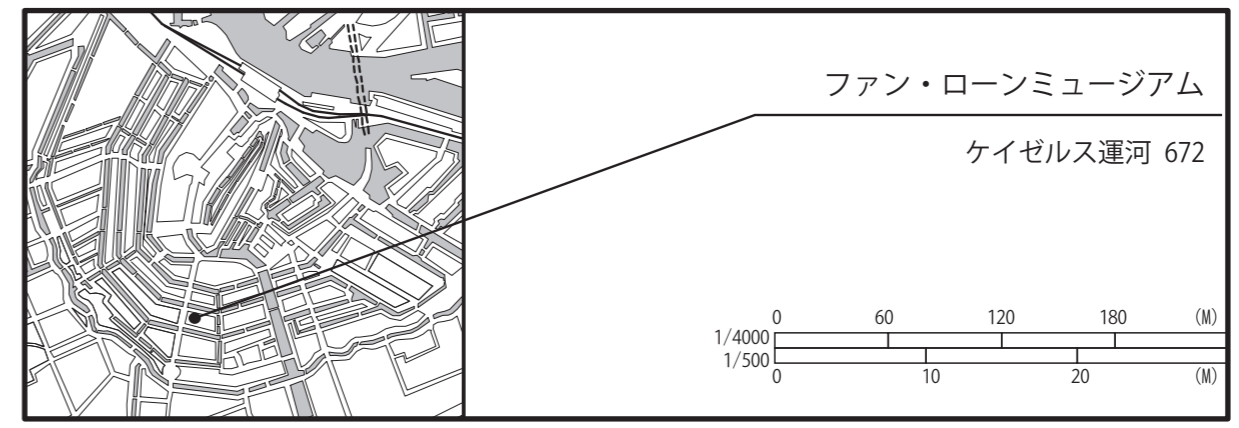
B1階



ファン・ローンミュージアム
van Loon Museum

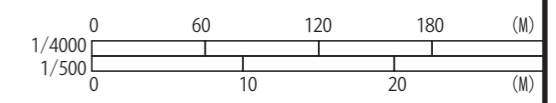
- a ケイゼルス運河
Keizersgracht
- b ケルク通り
Kerkstraat
- c プリンセン運河
Prinsengracht

(上) 周辺図 1/4000
(左) 平面図 1/500



131
ファン・ローンミュージアム

ファン・ローンミュージアム
ケイゼルス運河 672



ホテル 717 (Hotel seven-one-seven) ～プリンセン運河沿いの建物～

かつて馬車道だったケルク通りが裏手を通るプリンセン運河沿いに、このホテル 717 は建っている。間口がおおよそ 12m だが、裏手のケルク通り沿いに建物があるため、その奥行きはおおよそ 22 m と狭い。2 つ分のパルセルの上に建てられた間口の広い建物にも関わらず、周辺にある通りや建築物の影響を受けているために内部の空間構成は少し窮屈な感じを受ける。

現在はホテルとして使用されており、マネージャーと女性の二人の共同経営によるものだという。ホテルになる前、1905 年当時は「ヴィルヘミナハイス」という名の私設の看護学校として使用されていたそうで、精神異常者の看護をする看護婦を育成するための教育がそこで行われていた。

その後ホテルとして修復が行われたが、建物自体が文化財保護指定を受けていたために修復をする際に制限がかなり、エレベーターの敷設はできなかった。しかし、床材を削りなおしたりするなど、オリジナルのものが上手く生かされている。各部屋は名前が付けられており、その名前のイメージを表すかのようなインテリアが施され、それぞれが豪華である。最上階の部屋を見せていただいたのだが、そこは「シュールベルト」という名前が付けられた部屋で、落ち着いた雰囲気のある部屋であった。その建物内の半地下階の一部も部屋として活用されており、半地下階特有の天井高の低さがそのままに残されていた。居心地が良いのだろうか、長いこと滞在する人がほとんどであるためにクローゼットは大きいものが用意されているという。

アムステルダム旧市街内の建物の多くがそうであるように、各部屋がまちまちなレベルに位置しているために空間を把握することが容易にできない。空間のレベルがまちまちなのは、運河沿いに建つ住宅の特徴の一つでもあると経営者の一人である女性の方は教えてくれた。と言うのも、建物内にある階段の踊り場にも部屋へ入る扉があるからである。じつは、この建物の右側にある階段室の後部におおよそ 6 m 奥へ増築がなされ、増築部の床面が既存の建物のそれとは同一で無いのである。増築部の各階のレベルが階段室

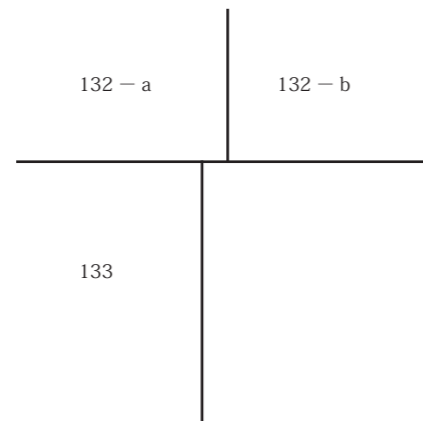
の踊り場のレベルと同じくなるような構成をしているために、建物内の空間が複雑なものになっている。

増築部分がプリンセン運河に面した部分と階高を異にする直接の原因は、半地下階に作られたダイニングルームにある。一般的に言って半地下階の天井高は低いのだが、このダイニングルームの天井高は 4 m ほどあり、半地下階という暗いイメージがそこには全く感じられない。一方のプリンセン運河に面した部分の半地下階の天井高は 3 m も無く、頭が天井にかすってしまう位の高さであり、この違いによって階高にズレが生じているのである。すぐにはつかみ難い空間構成を形作っているのである。

裏庭へ目を向けてみよう。ダイニングルームからは観音開きのドアを抜けて直接裏庭へ行くことができるが、裏手にケルク通りがあるためにあまり広くは無く、二つの小さなテラス状の庭で構成されている。もともとは一つの裏庭空間として成立していたのであろうが、増築によって庭が二分されることとなった。そのうちの建物側から見て左側に位置する庭の大きさは 8 × 5 m、その右側のほうは 4 × 4.5 m である。大きいほうの奥には小さな東屋も配されている。庭の左側の壁にはツタによって覆われ、その前には水槽が置かれていた。地面には玉石も敷かれ、傘が付いたテーブルもあり、客人たちはそのもとでお茶や菓子とともに午後のひと時を過ごしているのだろう。ここに長く滞在してしまうという理由が何となく分かってしまった。



132 - a, b
ホテルへと改装する際に撮影された写真を、オーナーの方からを見せていただいた



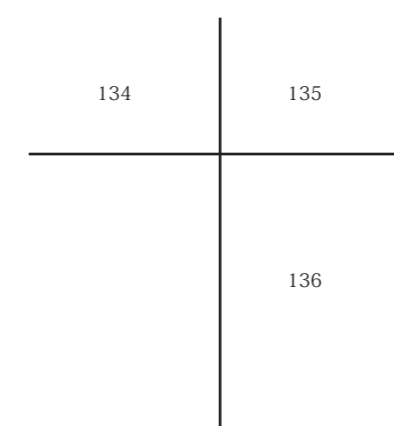
133
室内のようす

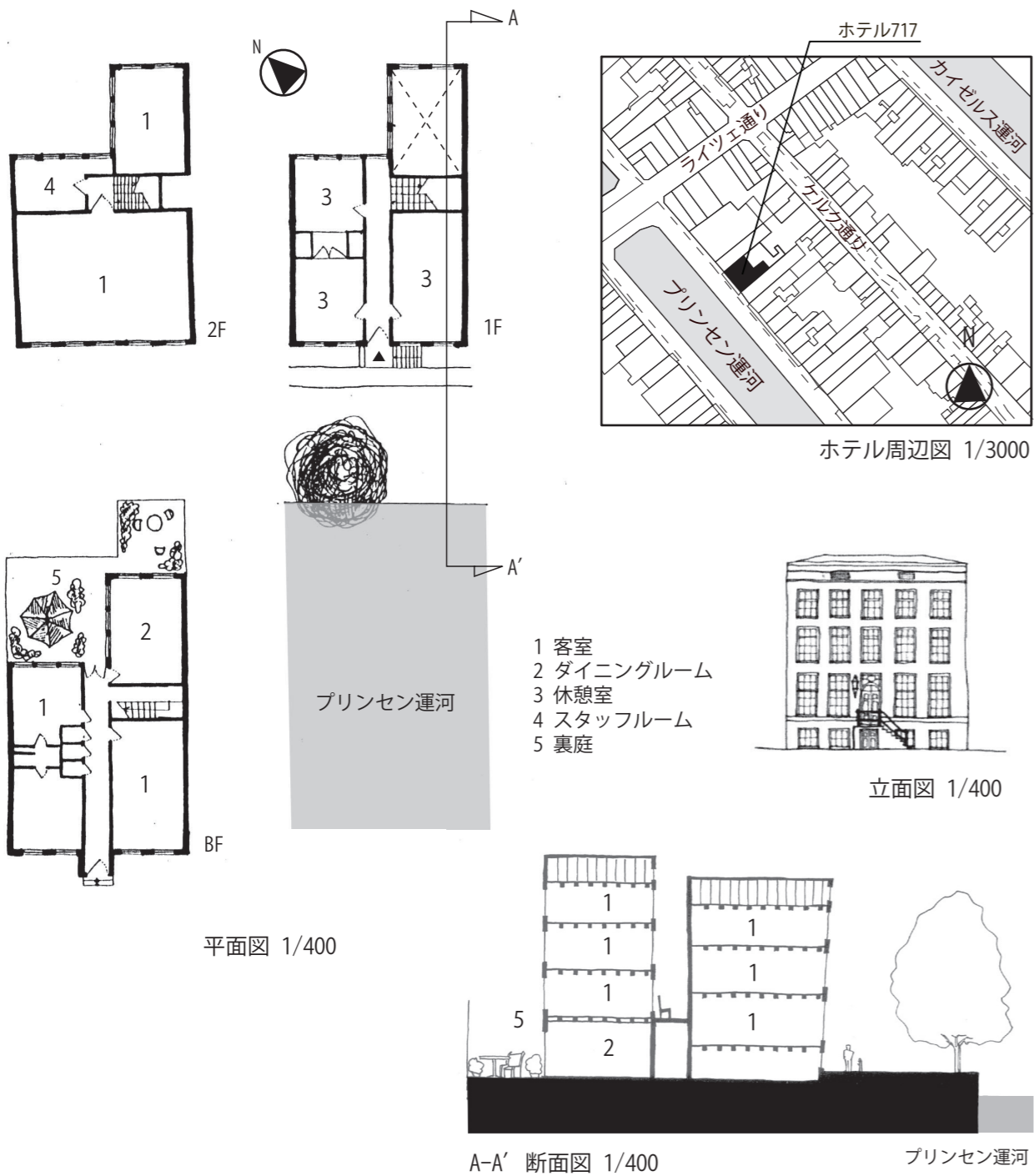


134
裏庭に面する
ダイニングルーム

135
建物内に設けられた
小さな光庭

136
裏庭のようす





周辺環境によって影響を受ける敷地割り

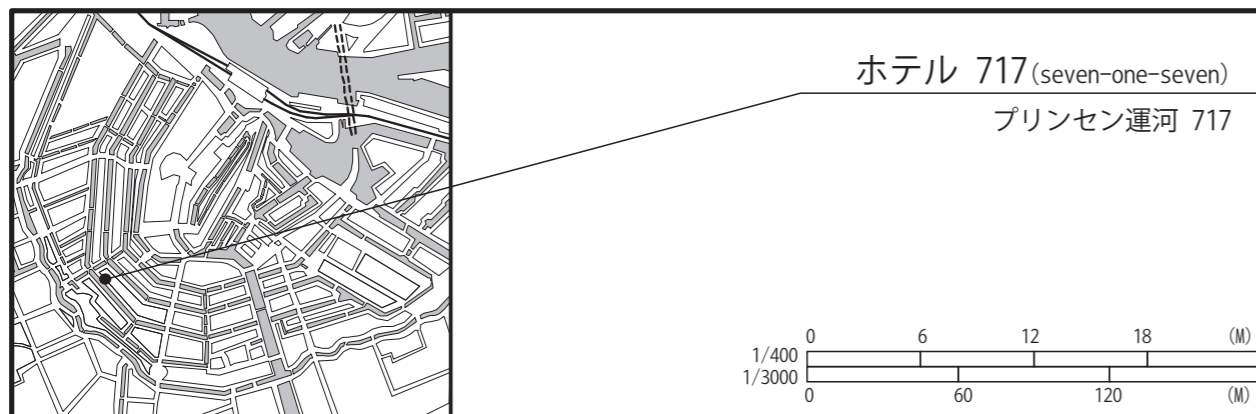
以上のようにコーチハウス（馬車庫付き住宅）が数多く建てられたケルク通りを軸に 17 世紀後半に作られた地区を見て行ったが、ケルク通りの北側の敷地を含むカイゼルス運河側には多くの間口の大きい住宅が建ち並び、その敷地がケルク通りまで伸びていることが多かった。その場合はケルク通り側にコーチハウスを建てて馬車を収納させ、馬車を運転していた者はコーチハウスの上階部分に住んでいた。その一方で、ケルク通りの南側を含むプリンセン運河側の街区には住宅のほかには工場や倉庫が建ち並び、カイゼルス運河とは異なる雰囲気的空間を持っていた。

カイゼルス運河とケルク通り間、プリンセン運河とケルク通り間、その二つの地区の敷地割りのされ方は現在の地図を見ても明らかであり、前者のほうはカイゼルス運河からケルク通りまで大胆に直線が引かれているところが多い一方、後者のほうはケルク通りからの敷地割り線とプリンセン運河からの敷地割り線が一致しないところが多い。

前者の地区にはカイゼルス運河沿いに当時の裕福な市民が住んでおり、そして彼らの多くが馬車を持ち始めるようになり、それを収納するための車庫建築が必要となってケルク通りが生まれたのだろう。ここに、建物へ運河から船で、そして通りから馬車でという両方からのアプローチが可能となる構造が成立した。

いっぽう、17 世紀初めに作られた地区のプリンセン運河沿いに工場や倉庫が多く開設されたように、そしてヨルダン地区と言う当時産業地区として栄えたエリアと面していたように、17 世紀後半に作られた地区内のプリンセン運河沿いには同様に倉庫や工場が多く建てられ、産業地区としての顔が強かった。そのためにケルク通りまで土地を買ったとしても通り側にコーチハウスを建てる必要性はあまり無かったのだろう。ホテル 717 の敷地もプリンセン運河沿いに面しているが、その裏を走るケルク通り沿いにはべつの建物があるため、カイゼルス運河に面した敷地と比べると十分な奥行きがあるとは言いがたい。

同じ環状運河でも周辺環境によって敷地割りにその影響が見られ、そしてその敷地割りもヨルダン地区に見られる敷地割りの方法と類似していることがこの地区を見ることで分かった。





138
かつて港湾地区だった
地区水辺に建てられた
住宅群

終わりに

13世紀後半から17世紀にかけて作られたアムステルダム扇状内の町並みは、その時代における干拓技術のレベルや社会状況などに強く影響されながら作られていった。影響の要因となったものはそのほとんどが交易活動と深く関わっている。そのなかでも最も大きな転機だったのがやはり16世紀後半から17世紀前半にかけての社会状況であり、アントヴェルペンの陥落による一大商業都市への躍進、東インド方面への進出、オランダ東インド会社の設立など、アムステルダムの周囲で時代の流れが劇的に変化し続けていた。その中で都市計画にも転換期が訪れ、中世までの町づくりの手法に変化が起こった。その変化とは当時の航海術、印刷術、風車の技術などを使うことによって、実施計画が紙上で計画にそってほぼ正確に行うことができたことである。そして町づくりに関する幾つかのルール（街区内の建物の奥行きは100フィートまで、ヨルダン地区の開発のされ方など）が決められていったのである。

町づくりの手法の変化は大きかったものの、水との関係は時代が変わっても深くあり続けた。初期は勿論のこと、17世紀の計画でも水辺に対する考慮は忘れられることが無かった。例えばヨルダン地区においては、運河とその裏通りに挟まれた街区で運河のほうに重きを置くように背割り線が引かれ、また二期目に作られたケルク通りとカイゼルス運河やプリンセン運河との関係においても運河側に多く空間が持てるように、ケルク通り側に偏るように背割りが行われていた。しかし初期の水辺空間との違いは、17世紀に作られた水辺は美観意識と言うものも視野に入れて作られていることであり、建築空間にもそれが反映された。地下水の影響で地下階の上半分が地表に出てしまい、結果として一階部分が地表面よりも高いところに位置していたのだが、幸いにも一階の運河に面する部屋からは運河の表面を若干高い所から眺めることができ、室内にいながらも運河の様子を良く見ることができたのである。

現在でもアムステルダム扇状内の町並みは往時の面影を良く残しているところが多い。それは住宅建築の多くが歴史的保存対象の建物として守られているからであり、その数は1999年1月の時点でおよそ7千戸に上り、改修が行われる際その判断基準は非常に厳しい。ホテル717でも改修の際にエレベーターを設けようとしたが、それが歴史的に価値のある建築だったゆえに設けることができなかった。しかし、基準が厳しいからこそ今でも古い建築が生き生きとした状態で新しい命を吹き込まれて活用されていくのであり、もしクリティカルな意見が無かったら、戦後の東京のように周囲の町並みを考慮に入れない不恰好な空間が出来てしまっていただろう。アムステルダムの市民達は自分の住む町に非常に誇りを持っているのである。

そうは言ってもアムステルダムのラスターヘ地区周辺にあった古い建築物が壊され、再開発事業が行われて市庁舎や新しい集住コンプレックスが建てられた。かつてユダヤ人が多く住んでいた地域であったラスターヘ地区は、第二次大戦中にナチスによってユダヤ人たちが強制移送によっていなくなった後はほぼゴーストタウン化していた。そして再開発によってファサードも歴史的なものではなくて新しいデザインが採用され、アムステルダムの旧市街には少し異色の町並みが作られた。

本論文でも取り上げたようにその歴史的建築物は住宅から別の機能へと移っており、オフィスやホテル

として使われていることが多い。ホテルとして使う場合はアムステルダムの古い住宅の様子を極力残すように改修がなされている。アンバサダーホテルやピューリッツァーホテルのように連続する建物を一体化して使う場合、側壁の一部を壊すことで横方向に連絡できるようにしたが、各棟のオリジナルの床面を維持したので別の棟へ移る際に数段のステップを設けている。

扇状内にある古い街区に建つ古い住宅建築はオフィスやホテル、レストランなどといった住宅以外の目的で使われることが多くなって住宅街が市の外郭部分に集中するようになったが、その一方で水辺に住宅街を作る計画が現在進行中で進められているのも事実である。その代表的なものは、1990年代まで港湾施設が多くあった市の北東部に位置する島や、さらに東へ行ったところに新たに作られた「アイブルフ」と呼ばれる島である。両者ともにアイ湾に面しており、後者はまだ計画中であるが、前者はすでに完成して実際に住んでいる人たちがおり、町が出来始めている。

アムステルダム中央駅が作られたことによってアイ湾と市の中心であるダム広場の関係が分断されてしまったのだが、これらを再び繋ぎ合わせるような試みもあると聞いた。また、ヨルダン地区の埋め立てられた運河のうち本論でも取り上げたリンデ運河を再び運河として蘇らせようという動きもあるそうで、近代化を進めるために犠牲になった水辺が再び見直される時代がアムステルダムに来ているようである。水辺とともに暮らしてきた私達日本人が彼らオランダ人の水辺に対する思いを理解することは、これから日本の水辺の町並みを作っていくなかで参考となるものが多くあるように思う。

本レポートを書くにあたり、
以下の方に大変お世話になりました。
ここにもって心よりお礼申し上げます。

アリー・フラーフロント先生、アリーさん、ヨーストさん、
ザントカイル氏、マチュエル先生、アレックス、フランシェ、
後藤猛さん、金蘭月さん、前田典子さん、細田貴子さん、
松田安代さん、川西康之さん、栗田さん、大橋真奈美さん、
笠真希さん、アーノルド、ミシェル、ジョン、ヤコブ、オ
ットー、藤村龍至さん、井手敦子さん、石田寿一先生、デ
ィアナ、根本修平さん、岡本哲志氏、陣内秀信先生、富永
譲先生、高村雅彦先生、両親（順不同）

参考文献

今井登志喜著 『都市の発達史 ―近世における繁栄中心の移動』 誠文堂 1980

石田壽一著 『低地オランダ ―帯状発展する建築・都市・ランドスケープ』 丸善 1998

ハンス・コウニング著／パトリック・ウォード撮影
『ライフ 世界の大都市 アムステルダム』 タイムライフブックス 1977

山口 廣著 SD8002『アムステルダム建築史』 S D編集部 / 鹿島出版会 1980

山口 廣著 Process Architecture No.24「アムステルダム：橋と運河の街」

旅名人ブックス 『オランダ 栄光の“17世紀”を行く』 日経BP社 2000

ヘルマン・ヤンセ著／堀川幹夫訳 『アムステルダム物語 ―杭の上の街―』
(蘭題『Amsterdam gebouwd op palen』2000) 鹿島出版会 2002

ドナルド・I・リンバーク著 / 八代真己訳 『オランダの都市と集住 多様性の中の統一 1900-40』
住まいの図書館出版局 1990

Dr. Richter Roegholt 著 『A Short History of Amsterdam』
Bekking & Blitz Uitgevers b. v. Amersfoort 2004

Willemien Dijkshoorn / Erik de Jong / Lodewijk Ode 著
『Amsterdamse Grachtentuinen ― Singel』
『Amsterdamse Grachtentuinen ― Prinsengracht』
『Amsterdamse Grachtentuinen ― Keizersgracht』
『Amsterdamse Grachtentuinen ― Herengracht』
4つすべて Uitgeverij Waanders 2000

Vereniging Hendrick de Keyser (Amsterdam) 編
『Huizen in Nederland –Amsterdam』 Waanders Uitgevers 1995

Tirtsah Levie / Henk Zandkuyl 著 『Wonen in Amsterdam –in de 17de en 18de eeuw』
Amsterdam Historisch Museum

Guus Kemme 著 『Amsterdam Architecture A Guide』 THOTH 1996

Tim Killiam 絵 / Hans Tulleners 著 『Amstredamse Grachtengids』 Cityboek Productions 1978, 1997

H.J.Zantkuijl 著 『Bouwen in Amsterdam –Het Woonhuis in De stad』

Jan de Heer 著
『Het architectuurloze tijdperk
De Torens van Hendrick de Keyser En De Horizon van Amsterdam』 2000

D'ARTS/Paul Spies 編 『Canal walks of Amsterdam』
Island Publishers/D'ARTS Amsterdam 1999

Paul Spies/D'ARTS 編 『Walks through the Jordaan past and present』
Island Publishers/D'ARTS Amsterdam 1997

L&P Communications/Hotel Pulitzer 編 『The History of Hotel Pulitzer』

J. Z. Kannegieter 著 『De Amsterdamse Jordaan』
Gemeentelijke Commissie Heemkennis Amsterdam 1959

Snapping-turtle guide 『Rembrandt –Life of a portrait painter』 1997

Het Genootschap Amstelodanum, Stadsdrukkerij Amsterdam 編 『Vier eeuwen Herengracht』 1976

G. P. van De Ven 編
『Man-Made Lowlands - History of Water Management and Land Reclamation in the Netherlands』
Stiching Matrijs 1993

角橋徹也・塩崎賢明著
『オランダの西部都市圏ラントスタットの成長管理に関する研究
―多核分散型環状ネットワーク都市創生の基礎―』
日本建築学会計画系論文集 第566号 2003年4月

Donatella Calabi 著 Venezia2001 『Storia della citaa' L'eta' moderna』 biblioteca Marsilo 2001

Boudewijn Bakker 著
Citta' d'Europe Iconografia e vedutismo dalXV al XVIII secolo, a cura di Cesare de Seta
『Amsterdam nell'immagine degli artisti e dei cartografi 1550-1700』
Electa Napoli, Napoli 1996

Huigen Leeftang 著
Citta' d'Europe Iconografia e vedutismo dalXV al XVIII secolo, a cura di Cesare de Seta
『L'immagine di Haarlem dal Cinquecento al Settecento e la predominanza del paesaggio
naturale sul paesaggio urbano』
Electa Napoli, Napoli 1996

Dr. Magda Revesz-Alexander 著 『Alten Lagerhäuser Amsterdam eine kunstgeschichtliche studie』
Martinus Nijhoff 1928

Amsterdam Heritage ホームページ <http://www.bmz.amsterdam.nl/adam/index.html>

倉庫について <Http://www.amsterdam.nl/bmz/adam/uk/pakh.html>

旅する 21 世紀ガイドブック『AMSTERDAM』 同朋舎出版 1994

Roelof van Gelder / Lodewijk Wagenaar 著
『Sporen van de Compagnie –De VOC in Nederland』 De Bataafsche Leeuw 1988

太田邦夫 写真・文 『ヨーロッパの木造住宅』 駸々堂出版会社 1992

鯖田豊之著 『ラインの文化史 -水とヨーロッパ社会-』 刀水書房 1995

J. M. ロバーツ著 『世界の歴史5 -東ヨーロッパと中世ヨーロッパ-』 創元社 2003

村川堅太郎他 『詳説 世界史』 山川出版社 1989

永積 昭著 講談社学術文庫『オランダ東インド会社』 講談社 2000

科野孝蔵著 『オランダ東インド会社の歴史』 同文館 1988

陣内秀信／岡本哲志編著 『水辺から都市を読む』 法政大学出版局 2002

図版出展 ※【】内は図の番号を表す

Het Paleis in de schilderkunst van de Gouden eeuw 【011, 024】

D'ARTS/Paul Spies 編

『Canal walks of Amsterdam』 Island Publishers/D'ARTS Amsterdam 1999 【012, 100】

Amstredam 1275-1795 【016, 022, 033】

Snapping-turtle guide 『Rembrandt ~Life of a portrait painter』 1997 【017】

科野孝蔵著 『オランダ東インド会社の歴史』 同文館 1988 【018】

H.J.Zantkuijl 著 『Bouwen in Amsterdam ~Het Woonhuis in De stad』 【020, 071, 075, 065】

Jan de Heer 著

『Het architectuurloze tijdperk

De Torens van Hendrick de Keyser En De Horizon van Amsterdam』 2000 【026】

HAARLEM : heel oud, heel nieuw 【029】

Het Genootschap Amstelodanum, Stadsdrukkerij Amsterdam 編

『Vier eeuwen Herengracht』 1976 【027, 056, 062】

Dr. Magda Revesz-Alexander 著 『Alten Lagerhauser Amsterdam eine kunstgeschichtliche studie』

Martinus Nijhoff 1928 【031, 041, 042】

J. Z. Kannegieter 著 『De Amsterdamse Jordaan』

Gemeentelijke Commissie Heemkennis Amsterdam 1959 【036, 048, 049, 064】

plan Amsterdam - van Zuiderzee tot IJmeer- 【045】

Willemien Dijkshoorn / Erik de Jong / Lodewijk Ode 著

『Amsterdamse Grachtentuinen - Singel』 【052】

De bewoners van de Utrechtse Oudegracht en Nieuwegracht

- Neringdoenden en voorname lieden 【096】

