

第2章 大航海時代のヨーロッパにおける港町の都市計画理念

2.1. 序

大航海時代、すなわち「大発見の時代 (Age of Discovery)」は1415年にポルトガルがアフリカ北端のセウタを攻略し、17世紀中頃までにヨーロッパ人がアフリカ西岸への進出からアジア、アメリカへの航路を開拓し、世界の全てに歩を進めた時代のことを言う。それは地球社会の歴史として見れば、ヨーロッパ人がアフリカ、アジアへと向かう航路を開拓し、また他の大陸を発見し、植民地化していく時代のことであり、その結果として地球社会が船舶によってネットワークで結ばれ、ひとつの世界システムに統合されることとなった。コミュニケーション手段である船舶は陸地との接点である港を必要とし、そこに新しいスタイルの港町が形成される。そもそも港町とは漁村から始まり、また交易の市場性も持つようになった集住の拠点であるわけだが、ここでは異文化の物資や情報が輸入され、また輸出される物流拠点としての機能性が求められる。海運交易の繁栄は港町の拡張と近代化をもたらし、そこに都市の形態や構造についての変化が起こり、そして都市計画の方法、技術や理念に新しい時代をもたらすこととなる。

大航海時代に先行したポルトガル、スペイン、やや遅れてフランス、ドイツ、ネーデルランド、イギリス、ロシア等のヨーロッパ諸国が続く。地中海貿易を牛耳ってきたイタリアは時代の変化に対応しきれず、影を薄くする。その結果、各国は航路と植民地の争奪を始め、世界の覇権はポルトガル・スペインの時代から、ネーデルランド、そしてイギリスの時代へと変遷し、世界を分割する帝国主義の時代を迎える。本研究ではヨーロッパ人による新航路、新大陸の発見の時代から、海運ネットワークの整備、植民地形成の時代におけるヨーロッパ諸国の港町を研究対象とする。競争の勝敗は国の盛衰、都市の盛衰を決定し、国情をも変化させ、また港町の姿を変貌させる。そこには既存の中世都市の形態を維持しつつ、建築物を大規模化、新様式に改変させるだけのものから、大きく新市街地を拡張させるものまで多様である。発見された新大陸では新しい理念に基づいて、新しく植民都市が次々に生まれていくが、本国内でも新都市が誕生することにもなる。

イタリア・ルネサンスに始まる理想都市論に見られた幾何学的な都市形態の理想は、この時代に大きく影を落とすこととなる。その影響のあり方は各国、また各都市で様々であるが、幾何学を用いた都市計画技術を発達させつつ、それぞれにより合理的な都市空間が考案された。中世都市が継続的に発達した場合には、旧市街とは異なる姿を示す新市街が増設されることとなる。

以下、本調査研究で見出された、近世港町の都市形態、都市空間構造の姿について、各国別に整理する。

2.2. ポルトガル・スペイン

2.2.1. ポルトガル・スペインの近世港町の概観

イベリア半島のポルトガル・スペインは今日も複雑な民族構成を示すが、フランスとはピレネー山脈

を挟んで切り離され、ひとつの空間的なまとまりをなしてきた。そこを支配した古代ローマが衰退した後、中世にはゲルマン民族が進入し、5世紀には西ゴート王国が支配する。8世紀にはアフリカから進出してきたムーア人、つまりイスラム教徒がイベリア半島の大半を制し、永く支配する。ただちに起こるイスラム勢力への抵抗、その排除を目指したレコンキスタ運動は15世紀まで続き、永く争いが続く。この運動に成功してイスラム教徒を駆逐した勢いは止まらず、アフリカに向かい、さらに大航海時代に突入する。15世紀にはコロンブスを始め、名だたる人物たちがポルトガル・スペインの港町から大海を目指した。世界各地の荷を積んだ船は港町に活況をもたらした。世界地図を二分するまでに至った両国は繁栄の極みを経験し、華やかな宮廷文化、都市文化、建築文化を残すこととなった。しかし、17世紀にはポルトガル・スペインの覇権は失墜し、新しい思想をもってオランダが世界の海を制覇し、さらにイギリスが取って代わる。

栄華の時代は華やかに展開されたものの、両国ははっきりとした新しい構造を持つ近世都市という像を形づくるには至らず、中世都市の延長上における近代化に終わったように見える。新大陸においてかき集めた金銀は消尽されてしまった。

イベリア半島西端の大西洋岸の、ポルトガルからスペインにかけての海岸線には、かつてイスラム支配下にあったポルト(Port)、リスボン(Lisbon)、やや内陸のセビリア(Sevilla)といった大きな港町が見出され、さらに小規模な港町が点在する。またジブラルタル海峡の奥の地中海岸には、一時期地中海貿易を制覇したバルセロナ(Barcelona)やバレンシア(Valencia)があつて繁栄を続けた。他方で北スペインのビスケー湾沿岸の港町群はイスラム支配を経験せず、独特の港町景観を示す。ここではそのうち、大西洋からビスケー湾へと続く海岸線の都市を研究対象とする。

2.2.2. 丘上の砦と港町の景観

スペイン北部のビスケー湾に沿って点在するサン・セバスティアン(San Sebastian)、ヒホン(Gijon)、ア・コルーニャ(A Coruna)といった港町は、海に向かって張り出す岬ないし半島の先端に小山を有し、その頂上に砦を置き、そして海岸線を奥ませた湾内に船着き場と港町を形成するという、独特の共通した構図を示す。その構図は自然地形に依存するものであり、そもそも港町の位置選定において海に張り出す丘や小山の存在が重視されていたと考えられる。ピレネー山脈から西へ続くカンタブリア山脈等の山岳地帯が背後にあるために海岸線が複雑になり、こういった独特の港町の形態も形成されたと考えられるが、それ以上に軍事的な色合いの濃い、砦を目立たせる都市風景となっていた。

サン・セバスティアン(バスク語ではドノスティア)はとりわけ明快な構図を見せる。海に突き出す半島の岬のような姿を見せる小山モンテ・ウルグルの頂きには周囲を眺望できる砦としてモタ城が築かれ、見晴らしのよい監視所にもなっていた。半島に続く湾の角、城山の陰に船着き場が置かれ、市壁で囲われたコンパクトな港町が形成された。サン・セバスティアンはスペインとフランスの国境近くであり、国境線を挟んで居住するバスク民族の中心的な都市である。複雑な民族攻防の歴史はこの都市を防衛的にさせてきたようであり、それがいわばピクチュアレスクな都市景観に表れた。16世紀後期に描かれた多数の図を収集したブラウン・ホーエンベルク『世界都市図集』(全6巻、1572-1617年出版)に掲載されたサン・セバスティアンのピクチュアレスクな風景画は象徴的である。

現存する旧市街地は比較的計画的であり、街路網は直角ではなく歪ではあるがおおよそ矩形のグリッドプランをもとにしている。このあまり幾何学的な厳密さを示さないグリッドプランはフランス中世都

市のバスタードに共通するものであるが、その形成方法を知るまでには至らなかった。中世市街地を包むほぼ矩形の輪郭は、モンテ・ウルグルの手前の半島地形にあり、いわば島状の小山と内陸の間に挟まった形となっている。

その都市空間構造は日本で比較すれば、琵琶湖に突き出す安土山とその袂の安土の城下町の関係と言え、山城と都市の接合した戦国城下町と共通するところがある。このスペイン、ポルトガルに見られる近世都市と安土の景観的な近似性については、大航海時代の情報交流という観点から詳細な検討を必要にすると思われる。ヨーロッパにおいても中世の山城から近世の宮殿型の城館へという変化が見られるが、それは日本の戦国城下町から近世城下町への変化の際に見られた「城」の変化とよく似ている。この点はこれまであまり注目されてきていないように思われるが、ある普遍的な都市進化過程の一段階を示すと思われる。

ブラウン・ホーエンベルク『世界都市図集』の図には、中世都市を守る高い城壁と円筒形櫓が見られる。サン・セバスティアンにおいては、近世都市に移行する際にはこの風景の構図はほとんど変化せず、市街地の一部の街路網の改変を除いて、ただ内陸側の城壁が改造されて近世型の稜堡式城塞となるだけである。その形状はやはりイタリア由来の幾何学的なものであるが、この地に至るまでに形態的、技術的な進歩の跡が窺える。これは当初は一重の市壁に突起を付けただけだったものが、1644年の図（計画図と思われる）では二重となり、屈曲する壕と半月堡を持つものとなる。その後、城塞技術の発達を反映して強固な城塞化が進行し、1756年の図ではさらに外側に幾何学的な造成が見られ、多重の防御がなされるに至る。

内陸の都市でしばしば見られるように、都市を稜堡が星形に包む環状の城塞はここでは必要なく、半島の付け根に、まるで芸術作品のような単一の統一的な稜堡が築かれただけである。ちなみに半島の付け根だけに稜堡式城塞を備える例は、ポルトガルがアフリカに築いた植民都市セウタ（後にスペイン領となる）にも見られ、ポルトガル・スペイン地域で一定の近世城塞都市の類型となっていたと考えられる。サン・セバスティアンでは旧中世都市の一部の都市改造はあったものの、やや歪んだグリッドプランという形式は継承されている。旧市街にはただ新しく矩形の新広場（現コンスティトゥション広場）が導入されるが、旧市街の一部を削り抜くように矩形の広場を新設し、アーケードを巡らせ、ルネサンス様式のオーダー型の建築装飾を備えさせるファサードで景観統一を図る手法は、マドリッド、セビリヤなどスペインの大都市ではよく見られるものであり、近世都市理念のもうひとつ側面となっていた。

ジラルタル海峡のアフリカ側にあるセウタ(Ceuta)は1415年にポルトガルによって獲得され、その後のポルトガルのアフリカ進出の拠点となった。そしてポルトガルがスペイン王家の支配に入った時期に多くのスペイン人が流入し、またポルトガル独立後も改めてスペイン領になり、今日に至る。ブラウン・ホーエンベルク『世界都市図集』に所収のセウタの図では、半島の先に砦があり、半島付け根に市街があるという都市構造が見て取れる。1720年の地図ではその半島の付け根の内陸側に対して高度な技術による稜堡式城塞が描かれており、全体にサン・セバスティアンとよく似た構図を形づくっている。半島付け根の狭い土地につくられた市街地は、北側、南側の水際にも城壁があり、適所に船着き場を備え、機能的な矩形の市街が形成されている。サン・セバスティアン、セウタに共通する都市構造は、他国には見られない独特のものであり、ポルトガル・スペインの固有の港町形態であるとなることができ。前述のようにヒホン、ア・コルーニャにも、また後述するカディスにもある程度共通したものが見られる。

大都市リスボンは独自の長い歴史を持つため、個性的な都市景観を形づくった。中世以来、テージョ川河口の湖のように広がった水面を前に、大きく開き、斜面を形成する起伏のある地形には、高台に砦を有し、その裾の斜面にイスラム型の迷路都市を展開させ、市街地の各所に教会堂を点在させていた。その都市的な構図は、平地に築かれる都市とは違って独特の景観を形づくっていた。信長が築いた安土の町はリスボンを参考としたとされるが、地形からも規模からもほとんど比較しようがない。ただ、高低差を利用した砦と都市の関係、港の配置という概略的な空間構造モデルとしては共通するものがある。むしろ安土は、リスボンを小規模に集約させたかのようなサン・セバスティアン、セウタの都市構造とは似ていると言える。

2.2.3. 迷路とグリッドプランの街路網

イベリア半島は中世を通じてイスラム教徒の支配地域となっており、イスラム教徒が築いた独特の迷路都市がその後の都市構造の基盤となっている。イスラム的な迷路都市とは、そもそも中庭重視の建築類型が集積したために交通路が副次的な裏側の路地のようなものと見なされ、狭くて閉鎖的、かつ非直線的な路地網を形成したために生まれたものである。ヨーロッパ中世都市でも非直線的な街路網は見られるが、そこでは交通路の合理性は担保され、また中心からヒエラルキー的に分散していく有機的なネットワークとなっていた。イスラム都市の場合は中心性や分岐性、ヒエラルキー的な発想などは相対的に乏しく、均質に市街が広がる都市構造を形成していた。スペインの中世都市はイスラム型迷路都市とヨーロッパ型の有機的都市形態が融合した独特の都市形態を見せている。

大西洋からグアダルキビル川を遡った港町セビリアは、大航海時代にスペイン王国のもとに新大陸からの物資を独占的に扱った「通商院」を有し、この上なく栄えた。なおセビリアは大西洋から70KMほど内陸にあり、地形的には海港都市とは言いがたいが、ヨーロッパでは大河を介して船が行き交い、多くの大都市を築かせている。遡って古代ローマ人はセビリアの近傍に植民都市を築いていた。8世紀にはアフリカから来たムーア人が支配するところとなり、1248年にカスティリア王国が奪回するまで、イスラム教徒の都市となった。その後、キリスト教徒の時代となったが、旧市街はイスラム都市としての都市構造を現在も残し、独特の迷路都市となっている。

精度の高いセビリアの最古の地図は1771年であり、比較的に新しいものであるが、そこに迷路都市を主とする街路網が描かれている。同図には薄い市壁で囲まれた市街地が描かれているが、その北西の一角が矩形のグリッドプランを示している点が注目される。その他は迷路型の街路網であり、現在もイスラム時代の住居が一部残されていて、イスラム都市の名残を見せるのに対して、厳密性は乏しいものの、明らかに計画性を示す格子状の街路網が見て取れる。レコンキスタの後にキリスト教徒による都市開発がイベリア半島の各地で実施され、各地に小規模なグリッドプランの小都市が建設されるが、これはそれに似ている。これはバステードというフランスの中世計画都市と共通するものと思われる。なぜなら、近世の都市計画の手法は技術の向上を反映してはるかに幾何学的厳密性を示すのであり、それに比べると明らかに厳密性に欠けるからである。この地区はグアダルキビル川に面しており、川辺は船着き場となっていたと考えられるが、主たる船着き場は南西部にあり、庶民クラスの地区となっていたと推測される。この中世のグリッドプランに注目するのは、サラゴサやリスボンにも同様の地区が存在するからである。

リスボンは起伏の強い地形に市街地が広がるが、そこにイスラム型迷路都市が築かれていた。それは

アルファマ地区にその名残を止めている。現在は 1755 年の大地震、大津波の後、バイシャ地区に整然としたグリッドプランの町並みが築かれているが、それ以前はここも迷路都市であり、イスラム都市の延長上にあった。その西にあるパイロ・アルト地区は、強い傾斜を持つ地区であるが、地図で平面的に見るとやや歪んだグリッドプランとなっている。この地区は 1647 年の精度の高いリスボン地図には整然と描き込まれているが、G. ブラウニオ画ともされるブラウン・ホーエンベルク『世界都市図集』（第 5 巻、1598 年）に所収のリスボン眺望図にも概略的に描かれており、16 世紀末までには築かれていた市街であることがわかり、年代は定かではないが中世都市に含まれたものと考えられる。大航海時代のリスボンは大きな繁栄を誇り、市街地は活況を呈したはずではあるが、明確な近世型の市街地拡張地区は見当たらず、この中世のグリッドプランの時代から、18 世紀後半のグリッドプランによる復興計画の時期まで、街路網の点では大きな変化を起こしていない。

2.2.4. 港、船着き場

16 世紀後期の数点のセビリア都市風景画を参照すれば、黄金の塔からイサベル二世橋までの間の川岸が大きく空地となり、大型船の着く主たる船着き場となっていたと推察される。船着き場としての技術的な整備はあまり高度なものではなく、大きな作業場といった位置づけがふさわしい。背後にある市街は環状に市壁で囲まれていたが、市壁は薄いものであり、近世型の稜堡式城塞を備えるには至らない。

リスボンでも比較的、似たような風景ができあがっていた。テージョ川に面する水際には産業関連の中心施設が配され、バイシャ地区の水際の西にかけては大規模な王宮とその関連施設が複雑に展開し、新旧インド会社、造船所も隣接させ、その東には大きな広場を挟んで税関と穀物倉庫が置かれ、さらに東にはアルファマ地区の水際にかけて船溜まりのある大きな空地があった。水際の各所には陸地に入り込む船溜まりや造船所があった。大航海時代の拠点としての機能は、ポルトガル王室とその管理下の施設によって大きく担われたと見ることができる。わざわざ王宮は、16 世紀初頭に船着き場のある水辺にリベイラ宮殿が新築され、丘上に中世からあったサン・ジョルジュ城の王宮から移転してきていた。もちろんリスボン市民の舟運による経済活動が活発であったろうことは間違いないが、王室の主導性は施設群の配置から容易に推察される。大航海時代のもとのリスボンの近世都市像とは、王宮と船着き場を水辺に並べ、それを中心にして、背後の斜面に市街地を広げるといった構図を示したのだった。

水際は開放的であって荷揚げ等に供されたが、市街が始まる所には建築群の要所に多数の門があって監視、防衛されており、そのラインが市壁と繋がっていて、市街地は閉ざされていたようである。1647 年のリスボン地図には、市街地の内陸側を取り巻くように市壁が巡っていることが示されているが、それは中世型の市壁であり、幅は薄く、かつ斜面に広がる市街地の境界線を守るように、起伏を伴いながら複雑な輪郭をなした。リスボンではこの後も近世型の稜堡式城塞のような大規模な市壁は築かれることがない。

1755 年の大地震の後、王宮や交易施設群を含め、水辺から奥のバイシャ地区が完全なグリッドプランに改造された。コメルシオ広場は明快な矩形広場として再生され、両側にヴォリュームのある近世的な大型建築物が建てられ、水際の空間構成はおおよそ継承しつつ、シンメトリーのモニュメンタルな都市空間に変貌した。しかし王宮は西方の郊外に移り、最盛期の近世都市リスボンの姿は失われ、近代へとシフトする。

2.2.5. カディスに見るスペインの近世都市空間像

セビリアからグアダルキビル川を下った河口の近くにあるカディス(Cadiz)は、古代以来、永く港町として盛衰を繰り返してきた。大航海時代にはセビリアに拠点性を奪われた形となるが、その地の利から一時、インディアス艦隊の拠点港ともなって、カディスはその勢力を持続する。カディスの都市形態は前述した岬の先端の都市という、スペイン北岸に共通した港町の形式を示すが、固有の特異性も持っている。

そもそもカディスは岬の先端にある島状の岩場に形成されているが、岬は細長く延々と延び、カディスはほとんど島と言ってもよいような地形を見せる。港町としての歴史は古く、紀元前10世紀頃のフェニキア人の植民地として始まるが、フェニキア人には沖の島に港町をつくる傾向が見られ、それがカディスの現在に至るまでの都市像を決定づけている。カディスはその後、ギリシャ時代、ローマ時代を経るが、ローマ時代には水際線が大きく入り込み、その後の都市構造とは大きな相違を見せたようである。

中世カディスの痕跡は南岸に位置する、中世の小さな旧市街地区に見ることができる。それは高い城壁で四方を囲まれており、小さな市門が開けられていた。16世紀中頃にはここから北、西に延びる市街地が認められる。北側のものは船着き場に沿って平行に走る2本の直線街路(現在のロザリオ通り、およびサンフランシスコ・グアンテロス通りの軸)の計画手法が際立つ。西側へはあまり明確な秩序なしに市街地が広がっている。島状の地形の西半分は市街化されない空き地だった。岬への接続部には稜堡があり、市壁は東側の海岸沿いに船着き場を残すようにして延びる。他の海岸線は岩場であり、防御が容易だったものと思われ、市壁はないが、西端部にはサンタ・カタリーナ、サン・セバスティアンの要塞が建設されている。

その後、スペインの衰退は顕著となり、またセビリアが川の堆積のために港機能を低下させるが、カディスは市域を次第に拡大し、セビリアに代わって交易の拠点となり、18世紀に市街はさらに拡大して岬の西端部まで広がる。18世紀に拡大した西部の市街はやや角度を振りながらグリッドプランに近い直線街路網を生む。この西部と船着き場のある東部の間に挟まっていた、不規則な街路網は整備されるが、そこにまるで松葉を不規則に散らしたような、特異な直線街路による迷路の市街が形成されている。各街路は湾曲せず一直線に延び、ヴィスタを生むが、それぞれは平行には走らず、カオス的な秩序をなす。

サン・セバスティアン、セウタに見られるような、秩序だった市街地を、岬の付け根に築いた高度に洗練された稜堡式城塞で切り取って守るという構図がここにも見られるが、ただカディスには小山とその頂の砦といったものをなく、先端部は平坦な砦が置かれるだけである。そこに一定程度の共通性を持つスペイン型港町の平面的な構成は見られるわけだが、高低差、街路網等、著しく異なるものともなっている。

スペインにおいてはヨーロッパ規模で展開する近世型計画都市の技法は、稜堡式城塞も含めてあまり影響を残さなかったが、この18世紀末までに形成されたカディスの近世後期の街路網に見られる、直線を交錯させる独特の幾何学はスペインにおけるひとつの成果と言ってよいのではないかと思われる。なぜなら、イスラム型の迷路都市の都市空間像を継承しつつ、近世的な幾何学、数学的な空間を希求した際に、結果としてこのような特異な都市空間像が生み落とされたと考えられるからである。

2.2.6. 交易拠点都市マカオ

マカオ(Macau)は16世紀中頃にポルトガルが中国の清朝政府から居留権を得、アジアにおける交易の

拠点となる。その地理的な構図は、岬の先端にある島状の土地に、丘上に砦を置き、その裾に市街地、そして海辺に沿って船着き場を置くというものであり、おおよそカディスやセウタ等のポルトガル・スペイン型の港町と共通すると言ってよい。ポルトガル人はそのような地形を探してここに拠点を置くこととしたものと考えてよい。ただ、ここでは砦は島状地形の中心部に位置し、ほとんど平地がないため市街は丘陵上を含めて斜面に展開していた点は異なる。むしろそれはリスボンの市街地構成をミニチュア化したと考えた方がよいようにも思われ、市街地の背後の砦、斜面地の市街、斜面や丘上に点在してランドマークとなる教会堂、といった基本的な構成が類似する。市街地の街路網は丘陵上を地形に合わせてあるだけであり、中世都市風であって、近世型の幾何学的構成は認められない。他方で船着き場の背後には多数の平行する路地網が発達することとなり、自然発生的漁村の空間構成と似ている。また地元の人々は海辺近くで漁村を営み、その中に宗教施設を配し、別の路地網の構成を示し、はっきりとした棲み分けを行っていた。

イギリスが拠点として築いた香港、シンガポールといった都市では、海岸線に沿ってリニアに市街地が形成され、独自の都市空間構造を示すが、その点との比較からも、マカオがポルトガル・スペイン的であるとしてよい。翻って、ポルトガル・スペイン的な港町の都市空間理念はマカオからも検証できたこととなる。

2.3. フランス

2.3.1. フランスの近世港町の概観

今日のフランス最大の港町であるマルセイユ(Marseille)は、古代ギリシャ人が築いた植民都市に始まる。それはさらに古代ローマ時代には勢力を誇り、旧市街の水際、内港のヴューポールに面するところに古代ローマの造船所跡が発掘されている。中世にはマルセイユはフランス国家と地中海を巡る国際政治の動きに翻弄され続ける。18世紀には軍港として強固な地位を築くこととなるが、近世の大航海時代の中心舞台にはならず終わる。他方で古代ローマ時代のカストルムの痕跡を今も残すボルドーは、大西洋へ注ぎ込むガロンヌ川の奥にあって大航海時代にも一定の役割を担うこととなる。そして今はフランス西部を代表する大都市となったが、港町としてより、古代、中世、近世の痕跡を多く残す世界遺産都市として、観光文化的都市となっている。フランス北西海岸にはラ・ロシェル(La Rochelle)、ナント(Nantes)、サン・マロ(Saint Malo)といった港町が点在し、それぞれに大航海時代の恩恵を受けた。他方、パリから北に、セヌ川を下った河口にあって、16世紀に都市権を得たル・アーヴル(Le Havre)もまた大航海時代の玄関口として重要な位置を占める。それは特異な形態を持った近世港町であるが、第二次世界大戦における爆撃で壊滅し、現在は建築家オーギュスト・ペレによる戦後復興計画が世界遺産登録されていて、近世の面影をあまり残さない。

そのような中で、ラ・ロシェルは宗教改革後もカトリックを主とするフランスにあって、カルヴァン派の新教徒の町として経済発展を遂げ、フランス近世港町として注目できる都市である。またこの町は中世及び近世拡張期の痕跡をよく残し、都市研究にとって条件の整った都市である。ちなみに新教徒の合理主義的な経済感覚は広くオランダ、イギリスの大航海時代を支えたが、ラ・ロシェルにもその精神は共通した。しかし、そのためにフランス王室と対立し、度重なる包囲戦によって傷つき、その結果、新教徒つまりユグノーの東方への移民を促し、皮肉にもドイツ等の近代化に貢献することとなる。

2.3.2. 内港型の港、船着き場

マルセイユに代表されるように、フランスの港町は内港を備える点で特徴づけられる。内港は、波の荒い時には船の避難場所となり、また長期の停泊には有利である。内港を備えるにはそれに相応しい自然地形があるところでなければならない。フランスでの特徴はこの内港と市街地をまとめて防衛し、内港の入口を砦化して守ることである。マルセイユには現在も内港入口の左右に強固なサン・ジャン要塞、サン・ニコラ要塞が残されているが、これは16世紀には簡素なものであり、一対の角柱状の塔だったようである。サン・ジャン要塞の背後は高台に続き、自然の要塞となり、他方、サン・ニコラ要塞の背後にはさらに強固な稜堡式の要塞が建設されるに至るが、やはりノートルダム・ド・ラ・ガルド教会堂の建つ丘へと続く。奥行きが深く、矩形をなす内港の周囲は余裕があり、中世までは北面の水辺から背後の丘陵部だけが不規則に市街化しているだけで、近世後期から近代にかけて東面、次に南面へと直線的街路網を持って市街化していき、現在のような高密な港湾空間とは面影が異なったようである。

ラ・ロシェルは中世にイギリス、フランスの攻防の中で形成されてきた都市であるが、ここも内港を持つ都市構造が見られる。都市形成の過程は詳細には把握できてはいないが、16世紀後期に描かれたブラウン・ホーエンベルク『世界都市図集』所収の図（原図はミュンスター画、1574年）では、内港を持ち、その入口の両側に一対の円形の塔が立っていて、その左右の海辺が市壁で閉ざされている。内港の奥には水際線に接するように改めて市壁があって、市門としての役割を持つ時計塔があり、当初は内港型ではなかった可能性も残る。この時点では内港の両岸はあまり市街化しておらず、空き地を残しつつ軍事施設が点在している。

内港型の港は近世都市ル・アーヴルでも見られるが、そこでは内港は複雑に分岐して特異な輪郭をなし、市街地の周囲は半月堡を持つ稜堡式城塞が巡り、また海辺に正方形の強固な城塞（シタデル）が置かれていた。大航海時代に栄えたサン・マロは、入口を大きく開いているが、やや内港型に近い構えを示している。そこでは半島先端の島状の地形の上に都市が築かれていて、カディスと似た構図を持っていた。

ラ・ロシェルでは前述のように内港入口がシェーナ塔、サン・ニコラ塔の一対の塔で守られ、市壁で閉ざされていて、船着き場は内港を取り巻く水際一帯である。この船着き場も市街地とは壁で仕切られていて、限定されていたようである。東西に広がる時計塔のラインの南側に沿って、水路が設けられていて（東側のみ現存）、ここは小舟による舟運があったと考えられる。

2.3.3. ラ・ロシェルに見る中・近世の街路網パターンの変遷

1649年出版のメリアン地図集に掲載された1620年のラ・ロシェル都市図では、旧市街の街路網は、全体に直角を用いたグリッドプラン風であるが、やや複雑な様相を呈する。すなわち、湾曲して市街地中心部を貫くタンブル通り、ジャンティゾム通り、メルシエ通りの軸と、サンティヨン通りの軸は、自然発生的に形成される街路の特徴を示し、中世風である。そこには市庁舎が置かれ、市街地の中心をなしていた。

サンティヨン通りから西に向かって楕状に6本の街路が並行する。またタンブル通り西端部から北に向かって3本の街路が延々と延びる。これらにはやや計画性を窺わせるものがある。これらがいつの時代に形成されたものか知見がないが、近世型の都市計画が現れる以前のものである。フランスでは中世

の計画都市バスティードが広く知られているが、これはそれに関わるものと推定される。つまり一定の計画性を持つ街区であるが、その際に用いられた手法は格子状をなすグリッドプランではなく、一方向に延長される楕状の平行街路によるプランである。

なお、フランスにおいては遙か彼方まで続く一直線の幹線軸道がよく用いられるが、ここでは時計塔を少し出たところから北に延び、北辺の市壁まで至る、旧デュ・コンセイユ通り（現在のデュ・パレ通り、ショウドリエ通り、アルベール一世通り）の一直線の街路がそれに相当する。

1620年のラ・ロシエル都市図には市街地の東への拡張部が描写されている。そこは市壁外の湿地帯だったところであるが、市域を大きく拡張して稜堡式城塞で守られ、「新都市」と記載されている。図ではそこはほとんど白地のままであり、わずかに六つのブロックのみが鳥瞰図風に描かれており、また中央部には正方形の軍事広場の輪郭が薄く記入され、後に現れるグリッドプランがすでに計画されていたことがわかる。旧市街とはきわめて対照的なこの地区のグリッドプランの空間構造は、まさしく近世の都市計画の理念に依拠したものと言える。

「新都市」を囲う近世型の稜堡式城塞は、旧市街の西面では中世の名残を残しつつ、やや不規則な折れ線上の城塞になる。ラ・ロシエルは1627～28年に「ラ・ロシエル包囲」と称される戦争を遂行しており、この期間をこれらの城塞施設で耐え抜いた。包囲戦を描いた絵画には簡単な市街の鳥瞰図が見られるが、そこでは「新都市」には建築物は見えず、当面の間は軍事的な用に供していたものと思われる。

新教徒の敗北のため、ラ・ロシエルは衰退したかと思われるが、むしろ17世紀末頃には「新都市」のグリッドプランの市街にかなりの市街化を果たしてきていたと考えられている。また北部を守っていた城塞はさらに北に張り出して、市街地の面積を増やしていることもわかる。

ラ・ロシエルは大航海時代とともに活発化する海外貿易の拠点港として発展し、カナダやアンティレス諸島との航路を確保し、奴隷貿易を含む三角貿易で経済発展を遂げた。しかし、植民地経営はイギリスほどには展開せず、港町の規模もそれほど拡大しなかった。ラ・ロシエルでは市街地の南に、鉄道駅が誕生し、市街地の間に大きな水面が確保され、ドックとなったが、都市の拡大はそれほど強いものとはならなかった。

2.3.4. 城塞

フランス17世紀の城塞理論家ヴォーバンは先進的な城塞理論を創案したことで知られる。彼の影響は主にフランス東部国境地帯で見られ、内陸部の既存都市の城塞化、またヌフ・ブリザックといった新都市計画が知られている。ラ・ロシエルでは中世の城塞施設は円形の塔であるドンジョンの形式を持つものが援用され、やがて近世型の稜堡式城塞に移行する。中世市壁が撤去されたところでは、代わって拡張地域を取り巻くように稜堡式城塞が巡り、海際には突起状の要塞が付加される。ラ・ロシエルではヴォーバン流の複雑な稜堡式城塞は見られない。もっとも近くのアレロン島に築かれたル・シャトー・ドレロンの岬部分には、歪な輪郭を持ち、放射状で複雑な稜堡式の城塞（シタデル）が見られ、フランス独特の城塞技術の普及が知られる。

ル・アーヴルには市街地に比して異様に大きな正方形の城塞が設けられている。ボルドーでは長方形である。マルセイユの城塞もまた、内郭は矩形をやや歪めた平行四辺形であり、外郭は稜堡と半月堡を組み合わせて放射状をなす。他方で、ネーデルランドではイタリアの城塞技術に始まる正五角形の城塞（シタデル）がよく見られ、ネーデルランドの影響圏でもしばしば見られるが、フランスでは比較的目的

立たない。城塞計画における矩形と外郭の放射状の複雑な形態はフランスのひとつの個性と言えるように思われる。

またフランスの港町では内港を取り込んで市壁が巡り、沖から見ると市壁が都市を遮り、閉鎖的な外観を見せる。港の入口は狭められ、威嚇するかのように両側に砦の塔が立つ。オランダでは海辺が開放的であり、埠頭を荒波から守る波止めの障壁のようなものが置かれるだけであるが、それに比してフランスでは閉鎖的となっている。

2.3.5. 景観構造

フランスの港町はポルトガル・スペインに比べればほとんどが平坦に広がる地形に築かれていて、対照的である。フランスの海岸線は全体に平地に展開しているために、必然的にそうなったとも考えられる。マルセイユは例外的に起伏のある地形を利用し、また中世都市は急峻な丘の斜面から頂まで広がっていたが、それは地中海沿岸の独特の起伏のある地形により、また古代以来の歴史によって定められたものであろう。そのような都市の平面的な展開ということから、フランスでは平面幾何学的な秩序、また城塞技術の発達に至ったと考えてもよい。

他方で中世における円形の塔を配する城郭、市壁の伝統は、市外からの景観を特徴的なものとなし、円形の塔が林立してアクセントとなって都市景観を形づくらせた。ラ・ロシェルに見られるような、シェヌ塔、サン・ニコラ塔の双塔が港口を明示し、ランテルヌ塔などが市壁にアクセントをつくり、海からのアプローチ景観を際立たせる手法は、フランスに特徴的なものである。ラ・ロシェルでは船着き場近くに背の高い時計塔が立っていて、沖からのランドマークともなっていた。ちなみに、この時計塔は中世には背が高く、尖塔状だったが、近世にはより低くなり、ルネサンス風の比例感を強調したデザインに変わっており、都市景観の考え方における時代的な変化を象徴している。

2.3.6. 絶対王制下の新都市計画

フランス国王ルイ 13 世のもとで権勢をふるった宰相リシュリューは、新教徒を弾圧し、ラ・ロシェル包囲戦を指揮したことで知られるが、新しい都市観をもたらしめた。彼の指揮のもと、建築家ジャック・ルメルシエによって計画された新都市リシュリュー(Richelieu, 1631-42 建設)は、矩形の輪郭、グリッドプラン、厳格な建築的な秩序を持ち、合理的な思想をモニュメンタルに表現したものとなった。

ルイ 14 世のもとで財務大臣を務めたコルベール (Jean-Baptiste Colbert) はさらに近代的な合理主義思想をもって、1665 年より海軍拠点である兵営都市ロシュフォール(Rochefort)を建設する。城塞計画はヴォーバンが担当したとされるが、比較的簡単な城壁が巡るのみで、斜堤などもない。大西洋からシャラント川を遡った場所には、既存の屋敷地があったが、新都市計画では、輪郭がほぼ長方形で、完全なグリッドプランの街路網からなった。この都市は自然発生的な港町とは異なり、また国の海軍拠点でもあり、交易目的の港はなく、川辺は軍用地が占め、大規模な建築物があり、また軍艦造船用にドックが設けられていた。そこには絶対王制のもとに国家機構が整備される中、イタリア・ルネサンスの理想都市に見られるような観念的な空間デザインは見られず、機械的で機能的な合理性を示す近代都市により近いものが現れた。そこには造園手法による都市的装飾が施され、グリッドプランの市街の中心部を短辺方向に横切る並木道、そして市庁舎の前の並木で囲われた矩形庭園風の広場が加えられた。

ラ・ロシエルの近くに建設され、市民の港町ではなく、国家的必要のもとに建設されたこの都市は、

港町の性格が変化していく過程を知るのには好材料である。都市共同体として人間的な意味を多く持った近世都市像の流れはここで、科学的、合理的な都市像へと変化していると言える。それは絶対王制の国家機構を背景に現れた近世後期の都市像とすることができるが、そこには稜堡式城塞で囲われながらも、整然としたグリッドプランをもとにした均質な空間が広がり、中性的な雰囲気支配した。

2.4. ドイツ

2.4.1. ドイツの近世港町の概観

中世ドイツでは自治都市が栄え、特に北部ではハンザ同盟を組織して都市群ネットワークを形成し、自立した経済活動を展開したことで知られている。北海、バルト海沿岸には点々と港町が誕生したが、必ずしも大洋に面する都市を形づくったわけではない。リューベック (Lübeck)、ハンブルク (Hamburg)、ブレーメン (Bremen) は代表的なハンザ都市であるが、いずれも海運で栄えたものの、大きな川を遡って港町をなした。他国に比べてドイツは大航海時代に後れを取り、ハンザ同盟は衰退することになるが、大型船を使った交易には不向きだった川辺の港町という性格が、そのようなことに影響したのかもしれない。ちなみに、大河であるライン川沿いにもケルン (Köln) という大都市、またマンハイム (Mannheim) の近世計画都市が誕生して舟運の便を備えて栄えたが、海に直接面する本格的な港町はなく、海外植民地経営という点ではドイツは比較的に脆弱だった。

ハンブルクは今日、ロッテルダムに次ぐEU第二の港町となっているが、それは近世以降、段階的に港湾と市街地の整備を進め、特に19世紀後半に周辺地域に次々にドックを大規模に拡張し、港町の近代化に成功したからである。他方でリューベックは発展を止め、中世都市の姿をよく残したため、旧市街全体が世界遺産となる。ブレーメンは近世の市街地拡張を実現したが、19世紀初期にヴェーザー川のはるか下流の海辺に外港ブレーマーハーフェンが築かれて、港機能が移転する。この三者を比較するだけでもドイツの中世、近世、近代の港町像を知ることができる。

ドイツではイタリアの理想都市理念が浸透して行く際に独特の経過を辿ってきた。ニュルンベルクの画家アルブレヒト・デューラー (Albrecht Dürer) の『城塞論』(1527) は正方形で集中式のプランを持つ特異な理想都市像を提示し、またシュトラスブルクの都市計画理論家ダニエル・シュペックリン (Daniel Specklin) は幅広い情報を収集して独自の城塞都市理論を掲げ、広く影響を残した。またフロイデンシュタットという特異な正方形の理想都市が実現し、またイタリアの理想都市理論に忠実なマンハイムの計画都市も実現した。そしてまた北海からバルト海沿岸では勢力を誇ったオランダの都市計画理論家が活躍し、オランダ流の近世都市計画技術が展開される。グリュックシュタット (Glückstadt) はデンマークのもとで実現した小規模な近世計画都市であるが、そこにはドイツにおける多様な都市理論の展開が影を落としてもいる。

2.4.2. 多角形とグリッドプランの街路網

マンハイムは多角形の輪郭とグリッドプランを併せ持つ明快な大規模の計画都市である。まずは城塞建設に始まり、1607年に都市権を授けられ、17世紀に建設された新都市マンハイムは、当初は放射状道路網を持つ城塞とグリッドプランの街路網を持つ市街地を接合した形の計画であった。そこにはイタリア理想都市理論、とりわけ理論家ピエトロ・カタネオ (Pietro Cataneo) の影響が顕著である。城塞はや

がてバロック様式の宮殿に変わり、市街地と一体化され、グリッドプランの都市に統一されている。

放射状街路網はここでは実現せず、グリュックシュタットで実現したものがドイツで唯一とされている。グリュックシュタットそのものは国境線を監視する小軍事都市として誕生しており、イタリアのパルマノーヴァと同様の性格を有する。すなわち当初は理想社会像を描いて提案されていた放射状街路の幾何学的なプランは、むしろ軍事的な活動に合わせた機能的な計画技術に変貌していた。放射状街路はベルギーのマリアンブール、フィリップヴィル、またシャルルロワに多様な形で見られるが、これらもまた国境線に築かれた小軍事都市群だった。背景には幾何学的な象徴表現を好むこの時代の都市計画、都市デザインの感覚、あるいは一種の芸術的な感性があったわけだが、それは軍事的、功利主義的な都市理論に凌駕されていったと言ってよい。

グリュックシュタットでは放射状街路網は半分しか実現しておらず、残る半分はあいまいに別の目的に従属することとなった。それは市街地拡張の際に歪で複雑な街路網に変貌してしまう。加えて第二段階の市街地拡張の際にはオランダ流の近世都市計画理論が導入され、あまり明快ではないグリッドプランと運河網の都市計画がなされたが、これは実現せずに終わる。

17世紀の近世都市への転換期にオランダの影響は強く、北海からバルト海沿岸の都市における市街地拡張にはオランダ人都市計画家、城塞技術者が関与することとなった。ハンブルク、ブレーメンではオランダ人のヨハン・ファン・ファルケンブルフ(Johan van Valckenburgh:1575頃-1625)が招聘され、計画面案を作成したことが知られている。

ハンブルクはアルスター河畔に築かれた砦に始まり、やがて小さな市場都市となり、そしてさらにアルスター川にダムを建設し、運河を整備して港町として整備されてきていた。そして次第に市街を拡張していき、14世紀には水路を整備し、有機的で複雑な都市構造を実現しつつ栄え、ハンザ都市群の中で重要な位置を占めるに至っていた。1608年頃には、勢力拡張を意図して北側から圧力をかけつつあったデンマーク王国に対向するべく、新しい城塞施設の建設を始める。その際にアルスター川運河を超えて、西側に大規模な新市街(ノイシュタット)を計画する。旧市壁外にはすでにある程度の市街が出来はじめており、区画された農地もあり、新市街の街路計画はこれを継承するように進められている。したがって新市街の街路網はやや複雑であり、一部にグリッドプランが採用されただけに止まったが、全体にはある程度は合理的に整備された街路網が実現した。地図・絵図史料は1650年頃までないため、その間の経緯はよくわからないが、この頃までには新市街地はかなりの市街化を果たしていた。しかし、それはブレーメンで実現した整然としたグリッドプランの新市街とは大きく異なり、対照的である。

ブレーメンでは1601年に市壁の改造に踏み出し、それに併せて旧市街の南、ヴェーザー川の対岸に新市街(ノイエ・シュタット)を計画する。そこでまず、オランダ人城塞建築家ヨハン・フォン・レイスヴェイク(Johan van Rijswijk)が招聘され、続いて1609年頃にはファルケンブルフが招聘されている。計画された新市街地は旧市街の面積にほぼ等しいくらいの大規模なものであり、ヴェーザー川を挟んで旧市街、新市街を楕円状に囲う稜堡式城塞とともに計画された。新市街は一部の既存街区を含みつつ、ほぼ均質なグリッドプランとされた。計画面案にはいくつかの別案があったが、1623年のファルケンブルフによる計画図とされるものには、ヴェーザー川から6本の入り堀状の運河を引き込み、兩岸に河岸を設ける計画があったが、それは典型的なオランダ式の都市計画手法だった。しかし実現した新市街には運河は設けられなかった。そのグリッドプランの街路網の骨格は現在も継承されているが、建設されてしばらくは、市街化した部分はわずかに止まっていた。

これらのハンザ都市群に対向するべくデンマーク王国の手で新設されたグリュックシュタットでもオランダ人の城塞建築家が招かれていたことは皮肉である。しかし、それらを比較して見れば、グリュックシュタットは基本的に異なり、特に放射状街路網は特異である。ハンブルク、ブレーメンといった経済主導、市民主体の自治都市には、都市活動の合理性への希求が根底にあり、国家意志のもとにある軍事主導の都市であるグリュックシュタットとは都市の基盤が根本的に異なったという点がその背景にあった。イタリアに始まる理想都市の幾何学的構成の理念はこのように質的に変化していったことになる。

2.4.3. 港、船着き場、河岸

ハンブルクの都市成長過程は船着き場の考え方の変遷をよく表している。12世紀半ばには大聖堂のそばのフィッシュマルクトの広場に小さな水路が流れており、ここが主たる船着き場だったと思われる。12世紀末までにはアルスター川をせき止めるように粉挽き所（ミューレ）の周辺が市街化し、その下流のアルスター川がニコライフレートと呼ばれる運河状の水路に変わり、ここが舟運の拠点となるが、その両岸は水際まで建築物が並び、直接荷が運び入れられた。13世紀中にはニコライフレートの奥に市庁舎が置かれ、そばにクレーンのある船着き場広場が誕生する。16世紀中頃にはそこに取引所も置かれ、経済活動の中心となる。16世紀末までにはニコライフレートへの出入口をなすホーエブリュッケの橋の外に、新しいクレーン、計量所が置かれ、主たる船着き場が移動して大規模化する。そこには水際に続く河岸が設けられ、幅広い内港（ビネンハーフェン）が整備され、また造船所が大きく場所を占め、大型船が集まって、新しい産業拠点が形成される。内港は近世型の稜堡式城塞の内側に収められ、その外には内港にも入れない大型船が停留して、大航海時代の港町らしい風景を形づくる。港町における都市構造の次の顕著な変化は19世紀にあり、産業革命を背景に外港が発達し、次第に稜堡式城塞が取り壊されて市街地が大きく拡大し、開放的な都市風景へと変貌することになる。

このように、小規模な船着き場があり、水際に並ぶ建築物に直接に船を付けた中世から、建築群をセットバックさせて長々と続く河岸を備え、造船所を持って産業地域として特化した近世型の船着き場の時代へという変化過程がそこに見られる。ハンブルクの都市発達過程は、アムステル川をせき止めてダムを置いたアムステルダム、ロッテ川をせき止めてダムを置いたロッテルダムとよく似ており、河岸のない中世都市から河岸のある近世都市へという共通した変化過程を示している。顕著な違いは、大航海時代のアムステルダム、ロッテルダムは港が開放的であり、稜堡式城塞は陸地側だけを弓形に囲うものであったのに対し、ハンブルクでは水辺も含めて環状に市域を閉じるものだったことである。そこには新しい海戦の時代における都市のあり方が反映していると考えられ、ハンブルクは強固な城塞で閉じられた都市というヨーロッパ大陸全体における近世都市の観念から抜け出していなかったとすることができる。すなわちこの点で言えば、ドイツの港町ではイタリア由来の都市理念とオランダの新しい都市理念が都市のプランに重ね合わされていたとすることができる。

2.4.4. 円環状の城塞計画

ハンブルク、ブレーメン、またグリュックシュタットではオランダ人の城塞建築家が招かれ、強固な稜堡式城塞が建設されるに至った。ハンブルクでは半月堡も備えて明快なシステムとなっていたが、斜堤を備えるまでには至らない。17世紀の三十年戦争、また北からのデンマーク王国の圧迫があって、大規模な稜堡式城塞を備えることは都市防衛上の死活問題であった。フランスではヴォーバンが機能的で

複雑な幾何学を駆使した城塞計画理論を生み出し、稜堡と斜堤の間にさらに複雑な防衛施設が構築されたりしたが、ドイツの都市の多くではそこまで踏み込むことはなかった。絶対王制のよとの中央集権的な国家政策へと進んだフランスとは違つて、ドイツでは自治都市の伝統が強く、都市単位での防衛という次元に止まったことがそこに反映していると考えられることもできる。

そのような城塞化の計画の際に、都市発展の余地を確保するために、旧市街を囲いつつ、旧市街とはほとんど同規模の空地进行を市壁の内側に取り込んで円環状の城塞計画が立てられた。そしてその空地进行には新市街として当初から街区割りが施され、グリッドプランの原理が導入されたりもした。しかし、新市街地の計画と城塞計画は別物として、切り離されている場合も多かった。近世理想都市の幾何学的な空間デザインは、城塞計画あるいは新市街地拡張計画のための実用的な技術へと変貌していったわけである。

2.5. イギリス

2.5.1. イギリスの近世港町の概観

現代もイギリスは首都ロンドン(London)を中心とする一極集中型の国土構造を持つが、大河テムズ川の奥のロンドンはイギリスの海への出口であり続けてきた。それは港町と言うには多様な機能を備える総合的な都市である。それに続く歴史的港町はエイヴオン川沿いのブリストル(Bristol)であり、これはブリストル海峡を経て大西洋に続く。イギリス海峡にはプリマス(Plymouth)、サンサンプトン(Southampton)、ポーツマス(Portsmouth)といった小規模な港町が点在し、フランスと向き合ってきた。他方で東海岸にあるキングストン・アポン・ハル(Kingston upon Hall)は北海に面する入り江の良港に恵まれた中世以来の港町であるが、独自に北海沿岸諸国と交易を行つてきて、大航海時代の恩恵も受けた。

大航海時代に後れをとつたイギリスだったが、17世紀後半からは大陸への植民が活発化し、強力な国家的海軍力を背景に世界の七つの海を席卷する大英帝国の時代に向かう。そして18世紀の産業革命とともに世界の工場となったイギリスでは、リヴァプール(Liverpool)の大規模な港町を生む。それは近代への移行を象徴するような港町であるが、ここでは近世後期の港町として研究対象とした。

2.5.2. 中世の十字軸構造

イギリス中世都市の都市構造としてよく知られているものが十字軸構造である。これは例えばオックスフォードなどで顕著に見られるものであり、今回の調査ではブリストルにそれを確認した。十字軸の由来は一般にキリスト教における十字架で表される象徴的な形態、また天国の正方形の都市における十字軸構造にあると考えられている。それはまた古代ローマの陣営都市カストルムにおけるカルド、デクマヌスの十字軸とも共通し、合理的な都市計画手法の一種とも考えられる。そういった意味では十字軸構造はヨーロッパ全体に普遍的にあつてよいと思われ、実際に若干の都市が知られているが、なぜかイギリスにおいて特徴的な現象となっている。

ブリストルには十字軸の街路と、中世都市の輪郭が明快に残されている。15世紀末期に描かれたブリストル市事務官ロバート・リカート(Robert Ricart)の都市風景の概念的なスケッチは象徴的であり、それにはマーケットクロスと呼ばれるゴシック様式の尖塔を十字軸の交差点に置き、四方に延びる街路の末端に都市門を備え、市壁で囲まれた都市風景が提示されている。きわめて簡単なスケッチであるが、

この図は中世ブリストルの都市空間構造を如実に表している。マーケットクロスはまさに十字軸の交差点に立ち、その高さは次第に大きなものとなったようだが、交通の支障ともなるため、今はスタウアヘッドのピクチュアレスク庭園内のモニュメントとして移設されている。16世紀後期のブラウン・ホーエンベルクの『世界都市図集』に収められたブリストルの図（第3巻、1581年刊）は、この十字軸の中世都市が発達し、中世の市壁の外に市街地が延び、また対岸に市街地拡大が進み、新しい市壁が築かれている状況を描いている。十字軸の旧市街は都市の中心に残され、都市の固有性を提示するものとなっている。

ロンドンデリー(Londonderry)はロンドンの経済力を背景に、1600年頃にイギリス人がアイルランドに移民して築かれた植民都市であるが、そこにイギリス的と言える十字軸の都市構造が応用された。ロンドンデリーは現在の北アイルランド、アルスター地方に位置する港町で、大西洋からフォイル川を少し遡ったところにある。そもそもこの植民は、軍隊を背景にして貧困なイギリス人が新領土を求めて進出するという気風が起こった時期のことであり、ロンドンデリーは強固な市壁で囲まれ、市街地は丘陵上に築かれ、地元アイルランド土着民に対向する城塞としての役割も持った。この植民運動はやがて新大陸への植民運動へと発展していくことになり、イギリス型の都市理念が地球規模に広がっていく上での足がかりとなった。

ここで用いられた十字軸は、長手方向が斜面となっており、その途中に中心となる交差点があった。交差点には正方形の交差点広場が置かれ、狭い交差点にマーケットクロスの塔が立つだけの都市像からは一歩前進していた。そしてそこには市庁舎に相当する公共建築物が置かれ、都市活動の中心をなした。また市街地は小規模ながらグリッドプランが採用され、斜面にやや不均等なグリッドプランが実現した。市壁は中世都市における技法が踏襲されており、古代ローマの植民都市の痕跡を残すチェスターに見られると同じように矩形をなし、市壁上を一周できるようになっているが、幾何学的プランも稜堡も持たず最低限の城壁でしかなかった。港町としての機能は市壁の外の川岸に置かれ、絵図史料によれば埠頭が二本張り出していたようである。

この十字軸の交差点に正方形の広場を配置し、都市空間の中のアクセントとする手法はアメリカ合衆国フィラデルフィア(Philadelphia)の都市計画でより大規模に採用されており、その基本的なアイデアはロンドンデリーから始まったと言ってよいようである。その意味でロンドンデリーの都市計画パターンは近世イギリスの都市計画理念を象徴するものとしてよい。

2.5.3. 線的ネットワークの街路網

リヴァプールは産業革命を体現した象徴的な都市とされ、また大西洋を舞台にした三角貿易の拠点として栄え、今日も大規模なドックが残り、世界遺産に登録されている。その都市構造はおおよそグリッドプランをなしているが、それはヨーロッパ大陸によく見られるグリッドプランとは異なる性質を示し、注目される。すなわち、アイリッシュ海に注ぎ込むマーシー川沿いの漁村として誕生したリヴァプールは、やがて船着き場となる水辺に礼拝堂や石造の領主館を配し、その背後に市街地を広げる形をなした。主たる街路軸（ハイストリートとその延長）はやや奥まって、水際線に平行に走り、市街からやや離れて南への延長上にある、堀と城壁で囲われた城に続いた。この主街路に直交するように、水際から2本の街路があり、内陸へと延びていた。これらの街路網は直交しており、交差点にはハイクロス、ホワイトクロスのモニュメントが立ち、典型的なイギリス中世都市の手法を示していた。この街路網はその後

のグリッドプランの元とはなったが、街路間の間隔は大きく、面的なグリッドプランの市街とはならず、軸線の単純な組み合わせと言うべきものだった。建築物はこれらの街路網に沿って並べられ、街路沿いの町並みの背後には大きな空地を残していた。各街路は曖昧に内陸へと延長され、市壁はそもそも必要ないと思われたようであり、かろうじて17世紀中期のイングランド内戦の時代に市街地を大きく囲むように市壁が巡ることとなった。しかし市壁の存在は都市の形成にほとんど影響を残さないで終わる。

このようにリヴァプールは市街地を後背地にあいまいに広げるだけであり、きわめて伸びやかで開放的な都市構造となった。それはいわば中世の集落がそれほど強い計画意志のないままに、たまたまグリッド状に形成され、ゆっくりと高密化していったかのように見える。そこには大陸側の近世型の都市理論とは縁のない、イギリス独自の都市の考え方を見ることができる。産業革命以後のリヴァプールはこのような開放的な都市構造を継承しつつ、ひたすら大規模化するのであり、中世都市がその都市構造を維持しつついきなり近代都市に移行したかのような経過を辿ることとなる。そのことはイギリスにおいて多く見られる特徴であり、イギリスの都市における普遍的な性格の一端をなすとも言える。

2.5.4. 港、船着き場

近世においても中世都市の構図をほぼ継承してきていた港町リヴァプールには、1715年に突然、矩形の大規模な「ザ・ドック」(後に「オールド・ドック」)が市街地の南側に登場する。大航海時代の影響下、1660年代に活発化した大陸間の舟運に対応することがその建設目的であり、世界初の商用のウェット・ドックともされる。それはそもそも市街の外縁の南側に「リヴァー・プール」と称される入り江があったところであり、入り江の埋め立て、市街化の過程で整備されたものだった。そしてそれはマーシー川から狭い水路を挟んで直接につながるものであり、奥行きは四百M足らずあり、四周に埠頭を巡らせた合目的な施設だった。後にはその奥に税関が建って見事なファサードを見せ、産業活動の拠点となる。この最初のドックは急速に大規模化する産業都市リヴァプールにとっては、やがてむしろ足手まといともなり、埋め立てて市街化され、代わってマーシー側に張り出してより大規模なドックが次々に建設され、今日世界遺産登録されたドック群の時代へと移行する。

川岸の船着き場からドックの時代への転換は、イギリスの港町の近代化を象徴するものであり、他国の港町の歴史的な発展とは異なる経過を示すものと言える。その経過はロンドンにおいてより大規模な形で展開された。

中世ロンドンのテムズ河畔にはしばしば水際まで建築物が張り出し、直接階段を備えて荷揚げを行っており、また河岸状の船着き場が断続していた。ごくわずか、陸地側に面的に掘り込んだ港があり、その重要なものにクィーンハイズ、ビリングズゲート・ドックがあった。1661年のロンドン大火はテムズ河畔の状況を大きく変えた。復興事業においては市街地の構成に大きな変化はなく、中世の街路網がほとんど踏襲されたのに対し、河岸では顕著な変化を示した。すなわち、河岸には空地が大きく残され、水際に建っていた建築物は撤去された。結果としてテムズ河畔は長大な船着き場となる。しかしそれは計画的な都市デザインには見えず、場当たりのな処置であったように思われる。

他方、ロンドンの東方、テムズ川の下流域のデットフォード、ウーリッジの地域にはイギリス王立海軍の造船所を置かれ、広域の産業地域となっていた。舟運の必要性から、17世紀末から18世紀初頭にかけて、初めてウェット・ドックのハウランド・ドック(後にグリーンランド・ドックに改称)がロザンハイズの地に築かれる。それに続いて、海運の伸張とともに周辺に次々に大規模なドックが築かれ、

東インド会社ドック、西インド会社ドックなどがロンドン市域の東に群をなすこととなる。大英帝国の時代はこれらのドック群によって支えられたわけだが、その舟運はロンドンの市街地から大きく離れ、都市構造上は産業地域として独立した形となる。イギリスに先駆けて世界を席卷したオランダの都市では市街地と海運ゾーンは密接につながり、また舟運ネットワークが都心部まで入り込んでいたのに対し、イギリスの都市はいわば分離型だったのであり、市街地の都市空間構造に大きな影響を残すものとはならなかった。

2.5.5. 市街地拡張におけるグリッドプランとスクエア

リヴァプールに見られたように、近世イギリスの都市構造は大陸ほど明確ではない。ロンドンでは大火後にクリストファー・レン(Christopher Wren)によってイタリア・バロック型の見事な復興計画案が作成されたことはよく知られているが、実際にはそれは全く考慮されずに終わり、レンはその後の教会堂群の設計、つまり建築の次元でのみ大陸のスタイルを導入できたに過ぎない。結局のところ旧市街の街路構造は一部を除いてほとんど変化なく再建され、いわばイギリスの保守性を示すこととなった。

しかし、それに代わって新市街地に独特のイギリス型の都市空間理念が示されることとなる。それはロンドンの西側、ウェスト・エンド等の市街地拡張地域に見られる。そこでは開発計画ごとに明快なグリッドプランと中心広場のスクエアの構成が考案されている。大火のすぐ後、1670年代に建設されたソーホー・スクエア地区、セント・ジェームズ・スクエア地区、ゴールデン・スクエア地区に始まり、18世紀初期にハノーヴァー・スクエア地区、グロスヴナー・スクエア地区、キャヴェンデッシュ・スクエア地区といった新市街が次々に誕生するが、それらには共通した空間構造があった。それらは面的な開発であり、整然としたグリッドプランの街区構成をなし、古典主義系の瀟洒で均質な建築ファサードを連続させる街路景観を形づくった。中心広場は矩形であり、明快な造園デザインが施され、緑のオアシスとなるが、それは中世の市場広場のような商業活動を前提とはしない。広場は開発地区のひとまとまりの空間の中心にあり、そして伝統的なイギリス型の都市構造のように十字軸の交差点に位置するものもあったが、グリッドプランの街区網の一街区を当てるものもあり、街路との関係の取り方にはヴァリエーションがあった。

このような新市街地の開発手法は、ブリストルのクイーン・スクエアで見られるように、市街地開発と言うよりも都市の美観を生み出すための正方形広場の新設計画という形をなすものもあった。ブリストルでは高密度な中世都市の地区とは対照的な都市イメージが追求され、高級住宅地として差別化されていた。ロンドンでも開発される市街は高級住宅地となり、その規律正しさが旧市街と対比された。その意味で中世型を否定し、近世型の都市空間理念がこのような形で市街地拡張を通して実現したとすることができる。

そこにはイタリア理想都市に始まる、広場を中心にした幾何学的規律によって近世都市を登場させようとした意志と同様のものを見出すことができ、確かにヨーロッパ規模の近世という時代に共通したものがイギリスにもあったとすることはできる。しかし、イギリスでは一種の機能分離が顕著であり、新しい都市空間イメージは個別化、部分化され、都市全体のイメージとなることはなかった。新しい計画都市ロンドンデリーでは小規模ながら都市全体に統一的な空間理念が適用され、イギリス型の近世都市像が提示されたが、それは稀な例に終わった。

港町という観点から見ると、ブリストル、またはロンドンもそれに該当するが、近世型の都市空間理

念はそのような都市機能とも関わらないものとなった。舟運の拠点としての船着き場が独立したドック地区に移されたことが、旧市街の改造を必要とせず、また拡張される新市街地が居住機能に特化されて郊外に広がるという傾向を示したことから、大航海時代、植民地帝国時代という海運の時代であるにもかかわらず、総合的な港町という形を出現させなかったと言える。リヴァプールのように、新しい時代の港町は、ほぼドックという機能的な施設だけで象徴され、これに接続する旧市街はただ既存の都市空間構造を高密度化させるだけだった。

2.6. 結びと今後の課題

本調査研究を総括して言えることは、ヨーロッパ各国の近世港町の都市空間構造は、意外に多様であったということである。大航海時代というひとつの統一的な価値観が現れた時代、とりわけ世界を又にかけた海運という統一的なインフラが整備された時代には、それに接続する港町は共通性を示すのではないかと考えられるが、各国における都市についての伝統的な価値観は多様な港町の空間構造を形づくらせた。

イタリア理想都市論という近世の新しい考え方は、確かにイベリア半島、フランス、ドイツ、イギリス等に波及し、都市の形を大きく変えていた。そこには確かに普遍的な価値観が出現し、都市空間の理念を進化させていた。しかし、理想都市という観念的な文化性は、いつの間にか現実主義の功利的な都市計画、機能的な都市計画へと変貌を遂げていた。そこには理想都市理論と言うよりは実用性重視の城塞都市理論と言うべきものへとという変質が起こっていた。また市街地の観念的な幾何学的秩序から、緻密な戦争技術としての稜堡式城塞による幾何学的構成へとという変化があった。

前回調査では、ネーデルランドの都市計画理念がイタリア理想都市論から始まっており、それがネーデルランドの地域的特性に揉まれつつ、大航海時代の港町として運河を取り込みつつ、また理想主義から現実主義に移行しつつ、独特の合理的な都市計画理念に成長した過程を明らかにした。そしてそれは少なくとも北欧圏ではある程度の確立した都市計画理論となって、普遍性を示し始めていた。しかし、今回の調査を加えることで、それがヨーロッパ全体にわたって普遍性を持っていたとは言えないことが明らかとなった。

大航海時代を先行したポルトガル・スペインの港町は、既存の中世都市の都市空間構造を継承しつつ、豊かな発展の時代を迎えた。それはセウタのような独特の近世港町のモデルを誕生させた。イタリアの理想都市理論はわずかに城塞化において貢献したに過ぎないように見える。ネーデルランドでは運河都市の形態にグリッドプランを融合させ、イタリア理想都市論に見られる集中式の幾何学空間構成をグリッドプラン型の空間構成に移行させ、より機能的、合理的な都市空間構造が開拓された。大航海時代の主役の交代は、このような合理思想への転換を内包していたとも言える。またフランスでは独自の内港型港町の構造が継承されつつ、イタリア理想都市理論は環状の城塞計画に吸収された。ドイツではネーデルランドの都市計画技術を導入しつつ、イタリア理想都市理論の直接的な影響と重ね合わされた。イギリスでは独自の伝統的な線的幾何学を基盤にしつつ、合理的なグリッドプランの技法が開拓された。そしてネーデルランドからイギリスへとという大航海時代の主役のさらなる交代は、イギリス型グリッドプラン、軸線プランの均質な都市空間構造を、アメリカ合衆国の地で近代都市の空間構造へと橋渡しすることとなる。

本調査の動機のひとつでもある、日本を含めた近世都市の比較研究という観点からは、もうひとつの成果が得られた。すなわち、ポルトガル・スペインの近世都市計画の手法がサン・セバスティアン、セウタなどに見出されたが、これは織田信長の築いた安土の都市構造との類似性があること、そしてそこに共通する一定の条件があることが確認されたことである。海運を媒介にして世界のネットワークにつながるために、新しい港町の形式が必要と考えられたのであろう。ヨーロッパ人が当時作成した世界地図に、琵琶湖が大阪湾と一続きであり、あたかも安土が、直接大型船が接岸できる港町であるかのように描かれたものがあり、安土は海港として理解されていた可能性もある。ポルトガル人宣教師をそばに置いていた信長であり、またキリシタン大名が次々に現れていた時代であり、かすかにでも都市計画理念についての情報の流れがあった可能性は否定できない。

また豊臣秀吉の大坂に始まり、広島、江戸へと続く桃山期の新都市計画に見られる、運河を用いた幾何学的な都市計画が、ヨーロッパの中でもとりわけネーデルランド型の都市計画と類似性を持つことが改めて確認された。前回調査報告でもそのことは指摘していたが、今回調査で各国における近世港町の形態の多様性が確認され、日本のこれらの城下町計画の考え方がその他の国の都市空間構造とはかなり相違することがわかった。

信長におけるポルトガル・スペインの近世都市計画との類似性、秀吉におけるネーデルランドの近世都市計画との類似性が見出されたことは、大航海時代の主導権交代が日本における短期間の都市理論の交代と関連があるかのように思わせる。日本における都市理論の形成、変遷について、なお本質的な研究がなされていないため、こういった視点はすぐには納得されにくいところと思われるが、これは今後、さらなる近世比較都市研究で探っていくべき問題を孕んでいるように思われる。

ちなみに、「城下町」といったグローバルには通用しない概念に拘り、それを日本独特のものとしてしまい、世界に普遍の近世都市という理念の存在を見落としてきていることに大きな問題があるように思われる。ヨーロッパの都市は多くが民主主義的な自治都市、自由都市であるが、領主の館（レジデンス）がある都市ももちろん存在し、それは「城下町」と類似した都市構造を持つ。また日本近世の「城」は建築物としては特異な形態を持つが、山城から平城に移る過程で城郭から宮殿へという質的な変化を伴う点は、ヨーロッパにおけるルネサンス以降の「シャトー」、「ブルク」等が城郭から軍事的な機能を減じた宮殿へと移行することと相似である。都市構造の観点から見れば、日欧の近世都市はほぼ同一の基盤の上に構造化されていると言ってよいように思われる。

さて前回、今回の研究をベースに、概略的な比較対照を行ってみると、添付する表のようになる。ここではあくまでも研究対象として扱った、また関連するものとして史料の検討を行った都市について整理している。各国の都市の形態は多様であり、本来はもっと精細な分類や詳細な記述が必要であるが、敢えて簡略化して本研究の成果の部分にのみ限ったものであることを断っておく。ここでは敢えて比較材料として日本の都市を挙げ、簡易に見てわかる共通点のみを記述した。つまり精細に見れば異なる点は多々あるが、敢えて類似性のみを焦点を当ててある。

近世都市を中世都市と区別して見極めさせるものは、都市形態論の観点からは、自然発生的な形態に対する計画的な形態、つまりアモルフで有機的な形態に対する幾何学、数学的な発想による人為的な形態、という対比の指標である。自然発生的、有機的な形態というのは、より精細に言えば、地形や植物などの見られる曲線に象徴されるような自然界によくある形態のことを指しているが、例えば湾曲し、枝分かれする道路形態も人間が様々な意志と物質的な条件が絡み合っただけで無意識のうちに生んだ形態のこ

とであり、そこには人間の脳による複雑な判断が隠されていることには違いはない。計画的な形態はそのような人間の知的活動が外化され、物質化された情報をもとに合理化、体系化されたものごとである。近世という時代はルネサンス文化に象徴されるように、幾何学、数学を含む科学技術が著しく発達し、かつ人間が主体となって意志を持ち、物理的な秩序を操作することを覚えた時代である。計画都市、また市街地拡張地区の形態にはそのような時代の、知的で意志を持つ人間像が反映していることになる。

ヨーロッパ中にイタリアに始まる理想都市理論が波及したのは、そのような人間像が進化した人間の文明として近代的、未来的と見られたからであろう。しかし、各国においてそのような理念の浸透の様態には差違があった。内陸の平地とは違って、港町というものは、半分は人為的な市街地を形成できるものの、半分は海や川の自然要素や自然地形に左右され、都市防衛上でも都市形態を複雑化させられるため、解となる都市形態も多様化するものである。同じ港町の原理も、各地の自然条件、伝統的な都市理念が影響し、都市形態のパターンに変化を与える。各国の港町群は大航海時代を通して形成された一つの世界システムの、個別の現場での解である。ポルトガル・スペインの港町の都市空間理念は中世都市の延長上にあった。フランスでは内港という特性を持ちつつ、イタリア由来の近世都市計画の手法が加味される。オランダの港町は新しい港のあり方を追求し、新しいイタリア由来の都市計画手法を改変して一歩先へと進み、ポルトガル・スペインを古いものとして追いやっていった。ドイツではオランダの技術を導入しつつ、折衷した。そして一時、世界の先端に立った16～17世紀のネーデルランドの都市計画理念も、17世紀後半以降、ドックによるより強力な港機能を持ったイギリスの方法に追い越されていく。やがて港機能を分離して、より純粋な数学的空間となったグリッドプラン等の幾何学空間が、イギリスからアメリカ合衆国へと伝達され、近代精神をもって大きく展開されていく。添付した表は簡略なものであるが、港町の形態の異同には都市の進化、社会の進化の過程が内包されているのである。

港町の近世都市計画理念の比較

(ここでは国別の固有性に着目して整理したが、国境を超える地域的なまとまりも見出され、また都市単位で相違あり、また固有の歴史、伝統に依拠するものもある。また簡略化してモデル化するため、ヴァリエーション等、詳細な記載は省略。各国内でも多様であり、ここでは主として参照した港町例について整理。)

	イタリア (参考)	スペイン・ポルトガル	フランス	ネーデルラント (オランダ・ベルギー)	ドイツ	デンマーク・スウェーデン	イギリス	アメリカ (参考)	日本 (比較参照)
港町例	リヴォルノ	サン・セバスティアン、リスボン、セビリア、カディス、セウタ	ラ・ロシュエル、ロシュフオール、マルセイユ	アントワープ、アムステルダム、ロッテルダム等	ハンブルク、ブレーメン、グリックシュタット	コペンハーゲン、イエテボリ、ストックホルム等	ロンドン、ブリストル、リヴァプール、ロンドン、ポーツマス	フィラデルフィア	広島、大坂
全体景観	平坦地	山城と斜面の市街、水辺の船着き場という構成／海に張り出す岬型	水際から興まる都市／内港入口の格屋	低地の平坦地	大河の下流域の平坦地	内海、海峡の平坦地	平坦地、緩い丘陵地	広大な平坦地	デルタ地帯の低地の平坦地
城、要塞		市街地に接する山城	中世の砦の継承／高度の稜堡式要塞	五角形の要塞		市壁の内の城＝宮殿	水際に中世の砦		城＝宮殿
近世型の市壁		中世型の継承／岬を区切る稜堡	稜堡式の環状城塞／内港を内包	水辺を除く稜堡式の環状城塞／簡略な市壁	稜堡式の環状城塞	水辺を除く稜堡式環状城塞／簡略な城塞	中世市壁の形式が持続	簡略な市壁	城郭部のみに城壁
街路網 (中世からの継承)	自然発生型	イスラム型迷路都市の名残／パステイード型計画性	有機的街路／パステイード型計画性	川沿いの自然発生型	自然発生型	自然発生型	十字軸線、線的な延長		(計画以前の集落は改編)
街路網 (近世)	イタリア理想都市型グリッドプラン	カデイスの直線性と迷路性の融合	絶対王制下の機能的、中性的なグリッドプラン	運河を持つオランダ型グリッドプラン	一部、運河を持つグリッドプラン	運河を持つグリッドプラン	十字軸+グリッドプラン+矩形広場	十字軸+グリッドプラン+矩形広場	堀を持つ古代都市型グリッドプラン
港、船着き場の形状	湾型	水際線に延伸する船着き場	内港型	入り堀型／河岸空間	入り堀型／河岸空間	入り堀型／河岸空間	水際線に船着き場群、棧橋、ドック	川岸の船着き場、棧橋	入り堀型／河岸空間
備考	イタリア全体としてみると多様。古代、中世以来の進化過程にあり、近世的なものはない。							アメリカ型の大量面積のグリッドプランを持つ近代都市へ移行する	