

都市史研究

THE URBAN HISTORICAL SOCIETY OF JAPAN

VOL.

59

2008
0807

残暑厳しき折、皆様におかれましてはますますお元気でお過ごしのことと存じます。2008年度最初の発行となります、都市史研究会のニューズレター59号をお届けいたします。本号では、7月に行われました例会の報告と、科研費基盤研究A「都市アイデアの生成と変容に関する研究」の調査旅行報告記を掲載します。

都市史研究会では例会のほかに、科研費基盤研究「とらっど3」と連係して様々な研究会活動を行っています。詳しくは「とらっど3」および都市史研究会のウェブサイトをご参照ください (<http://www.l.u-tokyo.ac.jp/trad3/>)。

また最近、宛先不明で戻ってくるメールが増えています。メールアドレスを変更された方はtrad3ito@l.u-tokyo.ac.jpまでご一報くださるようお願いいたします。

第69回都市史研究会例会

7月2日午後6時半から、東京大学工学部1号館建築学専攻会議室において、第69回都市史研究会例会が行われました。当日は中元幸二氏による報告が行われ、活発な討議がなされました。

報告要旨 鉄道建設事業に見る芝地域

本報告では、東京都公文書館に所蔵する明治初年の東京府文書から、汐留・横浜間の鉄道建設関係の文書を使用して、工部省・東京府・町の地域住民との間で取り交わされた鉄道用地取得交渉を通して、汐留・芝・高輪地域に及ぼした影響と具体的な姿を示した。

1869年（明治2）12月に東京と西京間の鉄道建設が決定され、翌年3月大蔵省民部省に鉄道掛が設置されて汐留と横浜間の鉄道建設が本格始動する。鉄道建設は汐留と横浜の双方向から進められたが、進捗状況は、横浜・品川間に比べて、品川から汐留に至る区間の方が遅れていた。距離的には短い汐留から品川までの区間の鉄道工事の方が遅れてしまった主な原因は、鉄道用地を町から上げ地する交渉が難航した点にあった。高輪から芝に至る地域住民は鉄道建設によって生業が脅かされるとして反対し、汐留地域住民は移転に際して経済的な補償を求めた。

高輪から芝金杉の区間の鉄道建設は、高輪・芝田町の町内に線路を通さずに、高輪の手前で鉄道線路を海上に築堤して、芝金杉までの間の高輪海岸を封鎖する形でなされた。

工部省と東京府が海上の鉄道築堤を選択したのは、町内の用地取得費用や高輪海岸を護岸する石垣を転用して築堤用石垣購入費等の経費を削減できること、高輪海岸石垣撤去にともない、道路を狭くさせ馬車人力車の通行を妨げる海岸側の「見苦敷」き「煮売店水茶屋」を撤去できることにあった。これに対して高輪・本芝の住民は海岸側

の出店は本宅側の助成になっていること、江戸湾に直接面することで相模・房総からの「商品水揚運送之弁利」があり、前栽問屋や「漁師船乗り」「肴売棒手軽子」の生計が成り立っているため、鉄道築堤に「汐入通舟口」を作るように訴えた。

また、駅舎建設用地に確保された「汐留町之内新町并三角屋敷」は、4番地から11番地までの全32家分すべての家作を上げ地する交渉が進められたが、居住者は皆地借であった。この地所は元来毎月の地代を町奉行所に納めていた地域で、町奉行所廃止後は東京府が地主と言ってよいような関係にあった。町に居住する「地借一統」は、1869年12月に元数奇屋町2丁目から出火した火災のため類焼し、1870年6月頃に再建され、類焼地復興後一年で引き移りを要請されていること、居住者の内、「船宿渡世船乗渡世其外河岸附渡世」のものが過半で、移転先でも同じ渡世に就けることを引き移りの条件としていた。住民移転の早期解決を迫られていた東京府は工部省と交渉して、「引料丈ニ而者何分苦情相止ミ候訳ニ参兼」るので、「引料之上在附料等」を加算することに決め、家作引料と渡世在附料の合計額は、当初の5千両から一旦は8千両に達し、最終的には6千5百両余で決定した。また移転先については、「水辺之地所」として「汐留橋北詰ニ而可然地処相見立」としたが、東京府文書には、移転者の移住先を東京府や工部省が世話した形跡を示す文書は見当たらない。しかし、鉄道関係以外の東京府文書から主に船宿渡世を中心として、移転先などを追跡確認できるものが判明する。住民の移転先は、①芝口1丁目②三拾間堀の二つの地域に分かれていた。①芝口1丁目は汐留に隣接する地域で、船宿渡世以外のものが比較的多く移住している。②三拾間堀は1丁目2丁目3丁目に船宿渡世のものが多く移転していることが見られた。移転先は住民が要求した「水辺之地所」なのだが、工部省・東京府が用意した地所ではなく、家作引料・渡世在附料を使って自力で獲得した移転先であり、家作引料・渡世在附料の金額が低いものは、移転先を確認できなかった。そして、移転先が判明するものは必ずしも同じ渡世を継続できた訳ではなく、数年で移転先の渡世を止めるなど、安定した生活ではなかった。

中元幸二（東京都公文書館）

ホーチミン・シティ私感 — ヴェトナム商都の3つの街 — 京谷友也（東京大学）

未熟者ながらフエの都市建築調査に同行している。昨春に初めて訪れてから今回で早4度目の訪問ということになる。このたびヴェトナムを訪れたのは8月に実測する街区家屋を選定するためだ。同時に参考のためにヴェトナム国内のいくつかの街を視察するというのも目的のひとつであった。1週間に満たない短い期間ではあったがフエとともに、商都ホーチミンそして近世の町屋が建ちならぶホイアンへと足を運んだ。本稿では昨年末に新国際空港が竣工したばかりのホーチミン市の現在をみていきたい。

チョロンの街路にて

出自が土木の私。ホーチミンと聞けば2言目には「渋滞」とでてくる。世界で1、2を競う大渋滞都市である。外出好きのヴェトナム人がこぞって原付にまたがりでかける。そして信号はあっても誰の目にもとまらない。それゆえにクラクションの鳴りやまないこの情景がどうしてこうもすんなりと理解できるのである。そんな喧噪とあちらこちらに出店される屋台から醸し出される独特の香りに身をさらしているとなんともいえず気持ちが悪くなるのである。

道をみれば原付だが、上を見上げると視界にはいつてくるのはマングローブの根っこのように張り巡らされた電線だ。これが2日も滞在すればもう見慣れた光景になる。道端ではバイクや自転車の修理工が汗を流して働いている。市内でも最大級の市場であるビンタイ市場はそんな情景の中にある。鉄筋コンクリートで木造を模した巨大な建築で、とあるガイドブックによるとエスカレーターがあることがこの市場の売りらしい。ところがこのエスカレーターはここにあるにはあるのだが動いていないのだ。荷物が積まれて、大量の砂埃をかぶっている。こういった装置は商人たちのがらに合わないのだろう。

ビンタイ市場があるあたりは華人の居住区でチョロンと呼ばれている。漢字の看板がちらほらみられるチョロンには、2階建てで4、5軒の店が一棟の建物に収まるショップハウスが散見される。大抵がアーチ状の開口やコリント式の付柱といった西洋風の装飾をまとっている。この低層建築に覆い被さるように4、5階建てへと増築された姿にみなぎる生命力を感じる。

とはいえ、こうした庶民が醸す濃密でエネルギッシュな空気と北緯10度の太陽にさらされ続けていると五官は臨界状態に達してしまう。そんな折には現地の老若男女が集うカフェ

でサイゴン・コーヒーを胃に流し込む。この甘すぎるアイスコーヒーを飲むと、この都市空間が自らの身体と連続していくような陶酔感を味わうことができるのだ。

ところで原付にまたがる人をみていて気づくことがある。昨年までは誰一人としてかぶることのなかったヘルメットを、今では一人残らず装着しているということだ。聞けば昨冬、バイクに乗る際にヘルメットをかぶることが義務化されたという。安全を標榜する管理体制が敷かれていくのだ。ヴェトナムがひとつの時代を移行していく様をまざまざとみているようだ。それでもマーケットショップの並ぶ街路からのぞく超高層建築の窓辺に寝転ぶ少女の姿をみとめたとき、ふと時間が止まる瞬間を見つけるのだ。サイドによって異文化へのこうしたまなざしにはある種の危険が伴うことを私たちは知っている¹。それでも生じてくる感情を、疑いながらも信じる以外に先へ進む道がないこともまた事実ではないだろうか。

サイゴン／ホーチミン

さて、少しはホーチミン市の成りたちを記しておかなければあまりに稚拙で無益。今回の調査に途中から合流していた大田省一さんの著書²からの抜き書きになるが概略を記しておこう。

現在ホーチミン市と呼ばれているこのあたりは、クメール人の漁村だった。やがてヴェトナム人の支配するところとなり、阮朝になってからはヴェトナム南部の中心地としてヴォーバン式の城砦が現在のレズアン通り以北（つまりはサイゴン大聖堂の北）に築かれた。これがサイゴンとなる。一方その西では華人の入植が進んでチョロンとなった。

ところが阮朝が成立してから半世紀、19世紀の中頃にはフランスが入植してきて直轄の植民地となる。当時立案された人口50万人を想定する都市計画によってサイゴンは「フランス的」な都市として整備されることになる。

一行の街歩きはそんな仏領期の建築を改装したホテル・サイゴン・リバーサイドから始まった。船着き場の向かいに位置するこの建築、道に沿って建つその立地条件ゆえ、ファサードに奥行きこそないのだが中央に破風を冠した姿は壮麗だ。下層、中層、上層と分節された意匠が基本に忠実である。エントランスホールに並ぶコリント式の柱のプロポーションとその配置が空間の広さに対して心地よい。少々色あせたオーニングをくぐって街へ出る。これもやはり仏領期につくられた半円形のロータリー、メリン広場に到る。広場の正面には

¹ エドワード・サイド『オリエンタリズム』（今沢紀子訳、平凡社、1986年。）

² 大田省一文、増田彰久写真『建築のハノイ ベトナムに誕生したパリ』（白揚社、2006年。）

遠慮なしに工事現場が構えられている。仮設の防塵塀には"VIETCOM BANK TOWER"とある。ランドマークとしての広場に面して超高層ビルが建つことになるのだろう。その姿をあれこれ想像しているうちに雨が降りだす。降りだしたと書いていたらすぐに大陸的な土砂降り変わった。雨宿りにサイゴン大聖堂に逃げ込む。

大聖堂はフランス人の建築家、ジュール・ブラールによる設計である。パリジャンの設計なのだが随所に地域性が読み取られるのがおもしろい。壁の所々には漢字が刻まれていたり、通風を採るためだろうか煉瓦がところどころ抜かれて模様をつくっている。そして最もヴェトナムらしさを感じたのは付柱の装飾が部分的に省略されることだ。これまでみてきたところ、ヴェトナムでは王宮建築から庶民の住宅、そしてバラックにいたるまで平入りが大原則である。入口である平側には気を遣って丁寧に仕上げられていても、妻側は絶望的と形容してもいいくらいに見捨てられる。大聖堂の付柱の頂部には、線形が正面につけられるのだが側面は見事に平べったい。フランス人の建築家が設計したものであるからこの見方は見当違いともいわれかねないし、西欧にもそういう柱があるといわれればそれまでなのだが。

雨があがったので、教会を後にしてかつての城砦に相当する場所をあてもなく歩いていると、ハーフティンバーの建物やマンサード屋根を冠した邸宅が並びだす。このあたりの土地は細分化されずにいるようだ。しばらく歩いて統一会堂の前を過ぎるとふたたび土砂降りになってしまったので雨宿りを兼ねてカフェで休憩をとる。このカフェが不思議な建物で天井高が目測2m程度とかなり低い。低いから良くないということではなくて、シェルターのように守られている気分になる。そしてこの天井は低いだけではなくてアールデコ調の図柄が赤青黄色で描かれたり段差がつけられている。天井のデザインがほとんど放棄されてしまった現代建築になってしまったせいだろう。単調ではない天井が新鮮だ。この無名のカフェでさらに特筆すべきは街路に面して穿たれた開口である。開口部は床から50cm、街路からは80cmくらいの高さに設けられているのでカフェでイスに座る人にも、道を歩く人にも



ライトアップされた人民委員会庁舎

充分な視界を提供する。そして歩道に座る人に対しては背もたれともなる絶妙な寸法なのだ。さらには野菜や果物などを売る物売りが使えるちょっとした作業台にもなる。たったひとつの開口がいくつもの物語を語ってくれそうだ。

止まない雨に踏ん切りをつけて出発。暗くなってライトアップされた人民委員会庁舎を眺める。通りに対してやや小振りな庁舎だが、繊細な装飾が淡い黄色の壁と白い柱に映える。一見すると壁に半分埋まった半柱がならんでいるのだが、よくみるとわずかに壁から独立した柱がブロークン・ペディメントを支えているのがわかる。その柱の後ろにはヴェランダが控えている。この構成が正面に彫りの深さを与えて豊かな表情を醸しているのだろう。ヴェトナム随一の様式建築ではないだろうか。

庁舎をビスタのアイ・ストップに据えて伸びるメイン・ストリート、グエン・フエ通りを南下する。途中、カラオケ等々の客引きに追いかけられながらも無事にホテルへ戻りこの日の視察を終えた。

サイゴン川左岸-トゥ・ティエン地区

賑やかなホーチミンの市街地はサイゴン川の右岸に展開している。先程来述べてきた街の諸相は皆右岸の話である。対岸のトゥ・ティエン地区へ行くには橋がないので、およそ10分間隔で運行する渡し船に乗る必要がある。この渡し船には歩行者も乗るが、原付にまたがったまま乗船する人が圧倒的に多い。出港を待つバイクの集団は、さながらスタートの合図を待つサンデーレーサーのようだ。船が岸に着くと、我先にとレーサーたちは駆け抜けていく。私たちが負けじと左岸の視察を開始する。こちらでは右岸ほどの賑わいはみられない。それでも道に沿って商店が軒を連ね、かごに積まれた海産物や南国の果実が路上に並べられる。そして一步路地に足を踏み入れてみれば土地神を祀る集会施設を核にして小さな住居がひしめいている。

ところで、これまでの実測調査からフエの家屋には大別してふたつの典型があることがわかっている。ひとつは道と建築とが連続した空間として捉えられるもの。そしてもうひとつ



あるカフェの窓際

つは屋敷地と街路とをいったん切り離して個別の小宇宙を形成するものである。町家やショップハウスといったものが前者で、自然との調和を意識するという園宅（ガーデンハウス）が後者である。ガーデンハウスは余裕のある敷地に建ち、主屋の前後左右に庭園を設ける。そこには木々が植えられ、池が掘られたり水盤が置かれたりする。屋敷地は生け垣で囲われていて、屏風が外界に漂う邪気から家屋敷を守っている。これがたとえ小さな住居であっても、園宅の要素を簡略化しながらも用いるのである。たとえば道に面した部分を屋根の架かった半屋外として、そこに鉢植えが置かれる。あるいは道路との境界を塀とするのだが、そこに屏風をかたどる意匠が施されたりする。狭小の市街地では屋根の上が庭に見立てられることもあり、アントーと呼ばれる鳥小屋のような祠がたてられる。こうして例をあげていけば枚挙にいとまがない。

600km以上も離れたフエにみられる建築の典型をそのままもちこんでいいはずはないのだが、この静かなサイゴン川左岸の住居にもガーデンハウスのアイデアをみてとることができるのだ。路地裏に建つ住居は道に面して半屋外空間を用意して、そこにマイクロコスモスをみるのである。

さて、中心市街の喧噪から隔てられながらも建築の遺伝子を継承するこのトゥ・ティエン地区では、目下再開発計画が進行している。ホーチミン市人民委員会は、コンペに勝ったササキ・アソシエイツのマスタープランを2005年に承認している。ササキ・アソシエイツの計画³では700haの土地に、300m級のテレビ塔と5万㎡のコンベンション・センター、屋外・屋内運動場が配置され、20万人以上の住人を想定した住宅とオフィスビルが計画されている。700haというと、フエの京城がまるごと収まってしまう大きさである。ササキ・アソシエイツのウェブ・サイトに掲載された解説によると、ヴェトナム人のライフスタイルをもとに交通、土地利用、景観を考慮して計画したものだという。そして生態系にも配慮するものとして人工の池や運河、その周囲に育つマングローブ林の余地を残している点は評価に値するだろう。

このマスタープランの下、目玉のひとつである13万㎡の広場と全長2kmの河畔公園、そして兩岸を架け渡す橋の設計コンペが進行している。コンペ要項⁴の中で特徴的なのはサステナビリティを獲得することが他のプログラムと同格の条件、あるいはそれ以上に重要な項目として扱われていること

³ Sasaki Associates, *Thu Thiem New Urban Center Master Plan*,
URL=<http://www.sasaki.com/what/portfolio.cgi?fid=241®ion=6&page=1>

⁴ Investment & Construction Authority for Thu Thiem New Urban Area, *Thu Thiem New Urban Area Design Competition*,
URL=<http://www.thuthiemcompetition.com/>

だ。サステナビリティとは実に曖昧な概念ではあるが、ここでは太陽光をいかに有効に制御するか、川の水をどう使うか、あるいは材料等々をどうリサイクルするのかといったことのようにだ。

細かなレギュレーションをみていくことにしよう。まず気になるのは、すべての道と建物は水面から2.5m以上のレベルに築くことになっていることだ。ここでいう水面とは計画高水位のことだから日常の平均的な水位よりも高くなる。したがって、知覚される上では、それ以上のレベルに築かれるとっていいだろう。サイゴン川は大陸の川らしくゆったりと流れ、水面と人の視点とのレベル差が小さい。そのため眺めているといかにも近くを流れているように感じられる。洪水の被害を最小限に抑えるためとはいえ、よほど考えて設計しない限りこの視覚的な親水性が失われてしまうことだろう。

橋に関する規定はどうだろうか。要項には「21世紀都市としてのホーチミン市を象徴して、活気あふれる兩岸を渡す」この橋は「歩行者と自転車のためのものである（しかしバイクのためではない）」と記されている。この街に活気を与える重要なものが排除されてしまったことはいまでもない。

コンペの一次審査を通った設計者のひとりから現地を訪れた感想を聞く機会があった。コンペは匿名で進められているので名前は伏せることにしておくが、彼はこういうのである。ホーチミンのバイクはうるさくて疲れるし、あのスラムはまづいよねと。

古き良き近代の都市計画手法にサステナブルという項目を足しただけの計画にみえてならない。もし仮にこれが21世紀を象徴するのだとしたら、それはなんとも皮肉のこもった言い回しになってしまうだろう。この再開発に対して意地にかかる態度をとってしまったが、廃材を掻き集めて建てられた小さなあずまやのカフェでサイゴン・コーヒーを飲んでみれば誰も計画の錯誤に気づくのではないだろうか。広場の建設が実行されればこのあたりは一掃されてしまうのだ。

[付記] 本エッセーはとらっど3における科研A「都市アイデアの生成と変容に関する空間論的研究」のメンバーで、本年7月にベトナムを調査した際の記録の一部です。



渡し船を待つ人々

News Letter 都市史研究 Vol. 59
2008年8月7日発行

事務局：〒113-0033 文京区本郷7-3-1 東京大学大学院人文社会系研究科日本史学研究室内
編集担当：初田香成（東京大学大学院工学系研究科建築学専攻）、小松愛子（同大学院人文社会系研究科日本史学研究室）
レイアウト原案：岩本馨（京都工芸繊維大学工芸科学研究科）