グラスゴーシティセンターの街路と街区の形成

A STUDY OF THE GRID PLAN DEVELOPMENT IN GLASGOW CITY CENTER

今川 朱美*, 布野 修司**

Akemi T. IMAGAWA and Shuji FUNO

In the eighteenth century, in Glasgow, the merchants who run trade business with colonial America proceeded the new town development. This new town was planned with the concept of "point-de-vue", and became known as "Merchant City". After this Merchant City development, the new town was extended to the west, and planned with the concept of grid plan by James Barry. After Barry's plan, the varieties of the new town developments were carried out, and consequently the industrial area north of Clyde River, Trade Town south side of the river, and the new town in Blythwood came into existence. Now the area to the north east of Merchant City is being developed as a residential area.

This paper aims to clarify difference of the concept in the grid planning process in so-called Glasgow New Town, particularly for thirty years since Merchant City had been planned at the end of the eighteenth century. The author proposes that this thirty year new town development can be divided into six phases, each of which were planned with different concepts. The main purpose of this study is to analyze these different concepts and the contexts which necessitated the different planning only for thirty years.

Keywords : Glasgow, Grid Plan, Merchant City, Point-de-vue, New Town

グラスゴー、グリッドプラン、マーチャントシティ、ポワン・ド・ヴュ、ニュータウン

1 はじめに

本稿は、グラスゴー¹⁾のシティセンター²⁾を対象とし、マーチャントシティ Merchant City³⁾の発生(1712⁴⁾)から、1810年頃までの開発過程を5つの時期に分類することによって、現シティセンターの各地区の街路体系や街区構造の背景となる計画理念の相違点を明らかにすることを目的とする。また、開発の行われた時期のグラスゴーは国際的に活発な経済活動を行っていた。アメリカとの貿易を通じ、商品の流通だけではなく、都市形成の上にも影響を受けていることに着目した。

18世紀末、タバコの貿易を営んでいた商人達によりポワン・ド・ヴュ point-de-vueという手法を用いてマーチャントシティ(第1地区)が形成された。その後、ジェームス・バリー James Barry⁵⁾によるニュータウン(第2地区)、クライド川北岸の木綿工場地区(第3地区)、南岸のトレイドタウン Trade Town(第4地区)、ブリスウッド Blythwood ニュータウン(第5地区)が順次開発された(図1)。

グラスゴーの都市形成に関して Frank. A. Walker⁶⁾が、地図を用いて街路体系の発生をまとめている。都市史に関わるものとしては、スコットランド都市史に関する Peter Reed⁷⁾の研究がある。また、地理学では、Andrew Gibb⁸⁾、Michael Pacione⁹⁾の研究が代表的である。C. R. Mackintoshや Alexander Greek Thompsonなどの著名な建築

家を輩出したこともあって、市内には多くの洗練された建築物が点在している。Charles McKean¹⁰⁾、Thomas Markus¹¹⁾など多くの研究者が論文や文献をまとめており、建築に関わる資料は豊富である。主要な文献は全て収集し¹²⁾、参考文献に示している。しかし、いずれの研究も概括的な観点からの研究であり、各地区の計画手法の差異を明らかにするのは本稿が初めてである。

本研究では、最新のシェーセンター測量地図10葉(1/2500)¹³⁾を用いた現地調査¹⁴⁾をもとに、都市成立当初の地図を分析し、それぞれの街区形成の課程について考察を行った。本稿では、時期別、地区別に街路体系と街区構成、特にグリッド状街区の計画手法と理念の違いに焦点を当てる。産業革命の時期、世界で有数の経済都市であったグラスゴーの当時の都市計画の変遷をたどることは、都市とその経済活動の関係を都市の形態に見いだすことができると考える。

ポワン・ド・ヴュという景観的に極めて興味深い手法や、その後のグリッドプランの多様性を再評価する上で、大きな意義を有している。

2 シティセンターの地区区分

グラスゴーは、大聖堂(図5)を中心とする典型的な中世都市として発展してきたが、アメリカなど植民地との大西洋貿易¹⁵⁾が盛んになると、18世紀末から19世紀初頭にかけての30年余りの短期間に急速に

* 京都大学大学院工学研究科 大学院生・建築学修士

** 京都大学工学部生活空間学科 助教授・工博

Graduate Student, Graduate School of Engineering, Global Environment Engineering, Kyoto University, M. Archi.
Assoc. Prof., Department of Architecture and Environmental Design, Faculty of Engineering, Kyoto University, Dr. Eng.

図1 グラスゴーシティセンターの航空写真、1994（出典：文献[16] pp. 2）

産業都市としての形態を整える。グラスゴーの都市計画に関する既往の研究は、この間の都市の発達を2期もしくは3期に分類している。前期は貿易商人の街マーチャントシティの発達とその北部にバリーによるニュータウンの開発、後期はマーチャントシティの西と南のニュータウンの開発である¹⁶⁾。3期に分類する場合¹⁷⁾は後期のニュータウン計画を、川の南側の計画を2期目、北側を3期目としている。

現地調査によると、シティセンターは、その景観、すなわち街路幅、建築群、用途などから6つの地区に分類される(図1)。第1地区はマーチャントシティと呼ばれている地区も含み、その中心軸となるトロンゲート Trongate・アーガイルストリート Agyle St. (連続した道路であるが途中から名称が変わる)は東西の道路であるが、そこから北に延びる道は次のブロックで行き止まりとなる。通りの正面に建つ建築物は、それぞれが特徴的であり、現在は美術館や病院など公共建築として利用されている。第2地区はマーチャントシティの北部に位置する地区で、市役所とジョージ・スクエア George Square (市役所前広場)が核となったグリッド状街区が開発されている。第3地区は、クライド川の北側一帯の短冊状の街区に倉庫や工場が建ち並ぶ地区であるが、放置されて使われていない街区が目につく。第4地区は川の南側の造船工場や倉庫の地区で、近年に再開発計画が進められている。第5地区は、ブリスウッドと呼ばれていた丘陵地に、グリッド状街区が開発されている。南北方向の傾斜に合わせて建物が段状に建ち、他に例を見ない都市景観を作り出している。街区は基本的に東西に少し長く、レーン lane と呼ばれる小径が街区を南北に2分割している。地形が平坦でないところでは、間口の狭いビルが建ち、商業地区でもあり工夫が凝らされた比較的小規模な建築が多い。第6地区は未利用地が多く、現在住宅開発が推進されている。この6つの性格の異なる地区は、開発された時期毎にも分類が可能である(表1)。

3 ポワン・ド・ヴュの計画概念と手法

3-1 ポワン・ド・ヴュ

ヴァージニアとの貿易を営んでいたダニエル・キャンベル Daniel Campbell (1671-1753)は、トロンゲートの北側にあって、南に延びるストックウェルストリート Stockwell St. (現幅員60ft.¹⁸⁾)の正面

に位置する広大な土地を購入し¹⁹⁾、1712年にストックウェルストリートからクライド川に架かる橋を眺めおろすことのできる位置にシャウフィールド・マンション Shawfield Mansion²⁰⁾(図2、図3)を完成させた。このマンションはコレン・キャンベル Colen Cambell²¹⁾(1676-1729)によってデザインされた。当時のエリート主義を象徴するパラディオ様式が採用され、グラスゴーにとって重要な都市軸の延長線上に建つその邸宅を、街路上のどの地点からも望むことができるようにし、ダニエル・キャンベルの社会的権力を誇示するものとなった。ポワン・ド・ヴュと呼ばれるその手法は、個人的な権力や社会的地位を示すために建設された建築物を、T型の交差点におくことにより、その建築物に視点が集まる様に街路を構成する街路計画手法である²²⁾。T型路では、通常のグリッドによる透視画法の効果が期待できず、その視線の先には邸宅がそびえ、景観の奥行きを切断することになる。視線を集める建築が道路の延長上に位置し、道路が建築によって切断されるこの手法によって、軸線の通らない閉ざされたグリッドプランが誕生する事になった。

私邸のシャウフィールド・マンション以前には、キャンドレリーグストリート(40ft.)の北端に建つノースウエスト教会(図3、1743)にグラスゴーで最初のポワン・ド・ヴュが用いられている。この手法が、都市の内部に向けて用いられているのであれば、都市の管理、防衛、都市民への権力の誇示が考えられる。が、シャウフィールド・マンションは世界への玄関口であるクライド川に向かって建設されていることから、そのファサードは、世界に向けられていると考えられる。

3-2 街路の形成

17世紀中頃までグラスゴーには数本の街路と、街路を結ぶワインド wynd と呼ばれる小径が数多くあった。ブリッジゲート Bridgegate (50ft.)とトロンゲート(平均74ft.)も2本のワインド(12ft~20ft.)によって結ばれていた。(図3)小路には小さな小屋が立ち並んでいた。

18世紀に入り、他国との交易が盛んになると、荷物の運搬のためにより広い道が必要となり、小径に代わって道幅のある道路が建設される。1722-24年には、トロンゲートとブリッジゲートを結ぶキングストリート King St. (50ft.)がトロンゲートに直角に交差する街路パターンのモデルとして建設された。キングストリートに建設された牛肉、羊肉、チーズやバターなどの市場は、イオニア式、ドリス式の玄関を通り抜けると、広い中庭を取り囲む様に市場が計画されていた。他にも、砂糖の倉庫やテナメント Tenements²³⁾も建設された。トロンゲートより北側には規模の大きい一戸建てが立ち並んでいたが、南側にはさらに重量感のある建造物が建ち並び、南の川にかけての都市形態を変容

図2 シャウフィールド・マンション
The Shawfield Mansion (出典：文献[14] pp. 28)

表1 地区別分類一覧表

●は南北の道路、■は東西の道路

	地区名称	開発時期 開発者	開発の要因	1街区の大きさ 南北×東西=ft ²	特 徴	道 路 名	計画又は 建設年次	道路幅 (ft.)
1	マーチャント・ シティ Merchant City	18世紀中頃～ 貿易商人	貿易の発展 貿易商人のステイタスの表現	390×740×123～285 =47,920～151,800	ボワン・ド・ヴェ ダブル・ウッド・コウム (Doble wooden comb) 櫛歯(Comb Tooth)	● King Street ● Virginia Street ● Miller Street ● Queen Street ● Buchanan Street ● Hutcheson Street ● Glassford Street ■ Wilson Street 他	1722-24 1756 1761 1762 1771 1791 1792 1790-	50 40 40 60 68 40-60 60 70, 40
2	バリーによる ニュータウン Barry's New Town	1782頃～ James Barry	貿易拡大に伴う都市の 拡大	224×236 = 56,864 計測街区: City Chamber	格子状街区 中央広場 アメリカ植民都市との 類似性	● Virginia Street を延長 ● Miller Street を延長 ● Queen Street を延長 ● Buchanan Street ■ St. Vincent Street ■ George Street	1782～	60 60 60 60 53 60
3	クライド川北岸 工場地区	19世紀初頭	貿易商品生産の為の 工場立地の必要	677×205=138,800	短冊状街区	● Jamaica Street	1771	75
4	クライド川南側の ニュータウン計画	1807年頃～	内陸部の住宅需要					
5	ブリスウッド・ ニュータウン Blythwood New Town	1807年頃～ 1820年に 計画見直し	内陸部の住宅需要	200×250=50,000	アメリカのグリッドプラン との類似性 エジンバラのニュータウン 計画との関連	■ Sauchiehall Street ■ St. Vincent Street を延長 ■ West George Street ■ West Regent Street ■ Bath Street ● Blythwood Street ● Hope Street 他	1807～	70 60 60 60 60 60 60
6	北東部開発地区	現在	開発計画中					

させ、かつての中世都市やボワン・ド・ヴェの構成する町並みとは異なる景観を作り出した。

3-3 特殊なボワン・ド・ヴェ

アメリカとのタバコや砂糖の貿易で富を得た人々は、経済状態の良くない貴族から土地を購入し、土地は社会的地位を示すと共に政治力を持つようになった。また、多くの貿易商人は古典様式のタウンハウス²⁴⁾をたてるようになった。

ジョージ・ブキャナン G. Buchnan(1728-62)²⁵⁾は、シャウフィールド・マンションの西側に土地を購入し1756年に古典様式の豪華なヴァージニア・マンション(図3)を建設した²⁶⁾。また、20m程奥まった邸宅への進入路として、アーガイルストリート側から西に4度傾いた(後にVirginia St. (12.5m)となる)アベニュー²⁷⁾を建設した。東隣のシャウフィールド・マンションの広大な裏庭がイングラムストリートIngram St. (60ft.)に接しており、その道の直線部分に対し垂直に引かれた敷地境界線に対し平行に邸宅を建設したと考えられる。邸宅南面の玄関が正面になるように建設したアベニューは、イングラムストリートの直線部に対し垂直に位置することになった。後のバリーのニュータウン計画でイングラムストリートは直線に改良されたため、バージニアストリートと正確なT字に関係しその2街路の方向のずれが地図上で際立つことになった。

この引き込み型のボワン・ド・ヴェは、1例しかないが、経緯として非常に興味深い。通常、マンションは、街を監視するような位置に建設されているのに対し、引きこもった邸宅は、街に対する主張を持たないかに見えて、街全体の方向とわずかにずれを生じさせることにより、地図上で見ると非常に目を引く。

その後、ブキャナンは都市の発展のために自分の土地が重要な位置にあることに気づいた為、私的な邸宅への進入路を公的な道とし、邸宅を迂回して北側のイングラムストリートへと抜けられるようにした。1841年には邸宅正面と西側を舗装し、イングラムストリートと続

図3 グラスゴー都市図、1778年、
Plan of the City of Glasgow, 1778, by Jhon McArthur (British Library)

図4 グラスゴー都市図, 1807年, Map of the City of Glasgow and Suburbs, 1807, by Peter Fleming (British Library)

くヴァージニアプレイスが建設され、ここに本来のポワン・ド・ヴュの街路体系が出来た。そのL型のプレイスはトロンゲート・アーガイルストリートに対し方向をそろえており、ヴァージニアストリートとイングラムストリートには直交していない(図4)。

3-4 ダブル・ウッデン・コウムの完成

ヴァージニアストリートに続いてミラーストリート Miller St. (1761, 40ft.)、クイーンストリート Queen St. (1762, 平均60ft.)、ブキャナンストリート Buchanan St. (1771, 68ft.) が建設された。それらの道は、トロンゲートとアーガイルストリートを軸として垂直に北に延びる為、形態が櫛歯(Comb Tooth)に見えることから、既に出来ていた南側に延びる街路を含めて、その街路体系はダブル・ウッデン・コウム Double wooden comb(背合わせの木櫛)又はフィッシュボーン fishbone と呼ばれる²⁸⁾。北に行くと邸宅に、南に行くとクライド川によって行き止まりとなるこの街路体系は、先に述べたポワン・ド・ヴュの作り出したものである。囲い込まれる様な印象を受けるこの構成は、権力による圧力を感じる。実際、時の権力者であった貿易商人

達にとって、支配者として街の異変が監視できる位置に自邸を建設することは、単なるステイタスを示す為ではなく、緩やかな丘上で前面に建築物のない街路を正面にした 場所は、クライド川からアメリカなどに出発したり戻って来る自分の貿易船を眺めるのに都合の良い位置であった。

3-5 グリッド状街区の誕生

1790年にマーチャントシティに最後の大規模開発が行われた。ハッチソン Hutcheson²⁹⁾ が自らの屋敷を取り壊し、トロンゲートからイングラムストリートまでハッチソンストリート Hutcheson St. (40-60ft.) を開通させた(1791年)。バリーの計画したジョンストリート (60ft.) と一直線に結ばれずに角に建つ建築物につき当たり、ここにもポワン・ド・ヴュの手法が用いられる事になった(図4)。

また、1792年にシャウフィールド・マンションを取り壊し、ハッチソンストリートの西側に平行して、旧市街とニュータウンを結ぶグラスフォードストリート Glassford St. (60ft.) が造られた。この道路もイングラムストリートにつき当たり、北側に建つスコットランド銀行(現在のイタリアンセンター)を際立たせるポワン・ド・ヴュの手法が取られたことになる。この街路は南部へ向かってストックウエルストリートからオールド・ブリッジ(現ビクトリア橋)へと続く重要な交通軸となった。そのハッチソンストリートとグラスフォードストリートを結ぶガースストリート Garth St. (40ft.) は延長40m余りの短い通りではあるが、西側の突き当たりにはロバート・アダム Robert Adam のトレイド・ハウス(1791-4)が建てられ、ポワン・ド・ヴュが生かされている。

個人開発業者のロバート・スミスは、購入したハッチソンストリート周辺の土地の開発を始めた。売却の条件としてハッチソンストリートと平行する道路(現ブランスウィックストリート Brunswick St.)と、ハッチソンストリートとキャンズレリグスストリートを結ぶ通り(現ウィルソンストリート Wilson St.)を配置することが約束されており、即座に実行された³⁰⁾。テナメントの立ち並ぶ中、南北に通るブランスウィック・ストリート(70ft.)には、突き当たるイングラムストリートにポワン・ド・ヴュとなる視点の行き止まりにふさわしいものがなかった。一方、東西に伸びるウィルソンストリートはこの地区で最も幅員の広い街路となり、新市街で最も優れたテナメントが立ち並んでいた。それ故、通り上に焦点があり、道路延長のうち中程の道幅を広く(70ft.)、グラスフォードストリートから西端のヴァージニアストリートまで、ブランスウィックストリートの交差点を東に越えたところより東側の道を狭く(40ft.)するといった工夫がなされていた。こうした道路の建設が南北に長い街区を分割し、グリッド状街区と化したのである。これらの計画は、1804年に発行された、デンホレムの地図³¹⁾によって見る事ができる。

4 バリーのグリッド状街区

4-1 1782-1807の地図の分析

都市の拡大に伴い、バリーがニュータウンの計画案を出したが、正確なオリジナルプランは知られていない。ロスの地図³²⁾(1773)とコーリーの地図³³⁾(1776)にはそれを示すものが見受けられないので、その計画はそれ以降の計画であったと推測される。1778年に出版された、初めてグラスゴーの全体計画が描き込まれたとされるマッカーサーの地図³⁴⁾には、ブキャナンストリートと現在のセント・エノック・スク

図5 グラスゴー都市図, 1782年, Plan of the City of Glasgow, Gorbells Caltoun and Environs, 1782, from survey by James Barrie. Strathclyde Regional Archives (出典: 文献[18] pp. 30)

エアSt. Enoch Square(40ft.)となる空間が一直線に関係が提案されているが、バリーの計画には見られない。

しかし、その4年後の1782年にマッカーサーの地図がバリーによって改訂され³⁵⁾、その中にはニュータウン計画案が描き込まれている(Fig. 5)。地図には、イングラム・ストリートの北部に南北に6本、東西に2本の道路を計画し、明確な区画を示しグリッド状に街路が構成されている。6本の南北軸の内4本は、西側から既存の主要道路であるブキャナン、クイーン、ミラー、ヴァージニア・ストリートを延長する形で計画されていて、いずれの道も60ft.で計画されている。一番西のブキャナンストリートのみ東に傾いているが、これは計画当初、セント・エノック・スクエアからカセイドロストリート上にある交差点を結ぼうとしたと地図上では推測される。しかし、建設されたブキャナンストリートは、セント・エノック・スクエアをアーガイルストリートと垂直に結び、真っ直ぐ北へ建設されている。

4-2 バリーのニュータウン計画

バリーはマーチャントシティに既に存在する街路を延長し、幾何学的な街路体型に計画すれば、中世の都市パターンとうまく共存できる可能性があると考えたと思われる。バリーのニュータウンはそれまでのマーチャントシティに比べ非常に開放的であった。マーチャントシティは、ポワン・ド・ヴュによるT字路の街路構成が多く、街路は交差点で行き止まりとなり閉鎖的であったが、バリーは道路軸を延長することによって行き止まりのない街を提案している。貿易を営む人々が海外で、グリッド状の街区で構成される都市を見聞きし、グラスゴーの都市構造にも規律を求めた可能性もある。

ニュータウンには2つの街区をオープンスペースとするジョージ・スクエア George Square(図5)が描かれている。共用空間としてのジョージ・スクエアは、現在、重要な公共空間である市役所前広場として利用されている。この様な空間は、アメリカでもいくつかの例を見ることが出来る。1637年頃に建設されたニューイングランドに、簡

単なグリッドプランの中央に広場すなわち共用空間が採られている。市場や祭りに利用された共用空間は、計画された都市の全面積の9分の1を占めており、広場としての役割を果たしていた³⁶⁾。バリーがこの事例を参考にした可能性はある。

しかし、この計画がなされた当時はまだマンションの建設を目的とした開発が広く押し進められていており、ポワン・ド・ヴュの街路体系の方が優勢であったと推測される。

バリーのニュータウンの様に、既にある街路体系を改良し新しい可能性に挑戦する姿勢は、グラスゴーの社会構造の変化を反映していたと考えられる。18世紀の終わりに発足したグラスゴー市政は、徐々に事業などを実現させる権力を持ち始めていた。それまでは貿易商人達が権力者であり、都市開発も彼等の思いのままに進められ、都市形成が進められていた。しかし、富とそれに付随した特権は、中産階級へと移行し、貿易商人達の優位な立場は完全に押さえつけられることはなかったにせよ、絶対的な支配力は失った。

5 クライド川北岸の短冊状街区

貿易産業が著しく発展するにつれて、特に植民地から持ち帰った綿花を木綿製品にする為の施設が必要となる。木綿の生産過程において大量の水を必要とするため、必然的に工場は川の近くに建設されることになった。

都市は拡大し、西側の境界線と呼ばれていた小川を超えて、ジャマイカストリート(1751)と結び付き続いていった。1771年にこの道路の延長上にニューブリッジ(現グラスゴー橋)が完成しグラスゴーの重要な南北軸が誕生した。その、西側一帯が木綿製品の生産工場となった。施設建設の際、より多くの施設に平等に川の水を取り入れようと川に向かって垂直に区画が整備された(図6)。また、こうすることによって、工場から倉庫そして船へと商品を運搬する手間が省け、極めて合理的な土地利用となった。

公的には地区計画などがなされていなかったにもかかわらず、規律ある短冊状の街区に構成されたのは、土地を売却する際同じ様な条件の区画にしておけば問題が起こりにくい為であったと考えられる。また、不定形の土地よりも区画された土地の方が、建築も簡単に建設できる。また、短時間の間に、施設の建設を行うのにも有効であったと思われる。

その後この地区は時代の波に乗って木綿工場から造船工場などに用途が変わり、グラスゴーから起こった産業革命の一端を担った。

6 プリスウッド・ニュータウンのグリッド状街区

6-1 グリッド状街区の拡大

市街内部の都市空間の街区形成が進むにつれて、都市は次第にその周辺部へと拡大し、バリーのニュータウンの街路を、西側の郊外へ拡大する方法が取られた。1804年に発行されたデンホルムの地図までは、新しい街路形態が見受けられない。その後発行された1806年の地図はデンホルムの地図を参考に制作したものと考えられている³⁷⁾。次に発行されたフレミングの地図³⁸⁾(図6)には、グリッド状の街区が現れている。この計画は、プリスウッドの丘に覆い被さるように計画がなされたため、プリスウッド・ニュータウンと呼ばれる。

土地分割をするのにも均一な方法であり、行き止まりや曲がりくねった街路がなく明解であること、急速な都市の発展に対しても対応

することができるという利点がグリッドプランの採用理由である。

最初のプリスウッド・ニュータウンの計画では、規律あるグリッド状の街路の中でゴードンストリート Gordon St. が斜行しているのが目に付く。ウォーカーは、既に一部建設済みのゴードンストリートが斜行しており、その延長であるためと指摘しているが³⁹⁾、地形図と比較してみると、ゴードン・ストリートの北側に丘が位置しており、川と平行して等高線と道路が伸びていることから、地形に沿った計画であったと考えた方が素直である。

6-2 アメリカのグリッド状街区との関係

もともとアメリカの都市の大半は、投機目的にヨーロッパ人達によって計画された⁴⁰⁾。土地売却による予算の獲得をねらう政府の思惑と土地を求める移住者達の妥協として法律の制定が試みられた。

グラスゴーと関係の深いヴァージニアで1662年に、アメリカで最初の規定に従ってグリッドプランが試みられている⁴¹⁾。時期的にグラスゴーの貿易商人達がグリッドプランの利点を参考にした可能性は大きい。その後各地で植民都市建設が進み、ついに1785年に土地条例が執行された⁴²⁾。グリッドを使用する利点は、土地の調査、分割が簡単なシステムであるため、土地投機そして土地区画を迅速に行える。また、政府にとって記録をとりまとめやすく、人口調査や徴税を容易にし、広い範囲に渡って植民者達の管理がしやすい。グリッドという手法は、新しい居住地区を開発する最も単純な手法であった⁴³⁾。

このようなグリッドプランによる直線的な計画手法は、地形的特徴を無視しているが、未開発な荒野で土地売却を行う上では非常に有効

的な手段であり、土地境界に関連した争いを軽減するという意味でも、効果的な手法であった。

アメリカとはタバコの専売、砂糖や木綿製品の貿易を通じ、密接に関わっており、そもそも、北アメリカを中心とした植民地を開拓したスコットランド人が、その開発の手法をグラスゴーで応用した可能性は十分あると考えられる⁴⁴⁾。

6-3 エジンバラのニュータウンとの関係

エジンバラのニュータウンはジェームス・チェリング James Craig (1744-95) によって 1766年から67年に計画された(図7)。エジンバラも傾斜地に計画されており、地形も、社会経済的な状況もグラスゴーと類似していた。

実際、グラスゴーの2度目のニュータウン計画であるプリスウッド・ニュータウンは明らかにエジンバラを参考にしていると言われて⁴⁵⁾。街区の特徴から見ると、エジンバラの地形は南から北に向かって高くなっている為、1区画の大きさは南北に短い。この方法を用いると、東西の道路軸が水平に直線で続くのに対し、南北の街区は短い間隔で上昇するため、丘であることを強く感じさせる。

1街区内の南北端での高低差があり、建築物を建てる際、階高が階段状になるため、少しでも緩和する方法として、ブロックを南北に2分割し、長い短冊状のブロックの間にレーン lane と呼ばれるサービス路を設けた。エジンバラは1つの街区が大きいいため、街区の内側にはレーンから進入する小さな住宅が建っており、2重構造になっていた。これは、現在のニュータウン計画にも通用する計画であり、スーパー

図6 グラスゴー都市図, 1807年、Map of the City of Glasgow and Suburbs, 1807, by Peter Fleming (British Library)

図7 エジンバラ都市図, 1767年, Plan of the new streets and squares intended for the City of Edinburgh, 1767, by James Chaig's (出典: 文献[19] pp. 45)

図8 グラスゴー都市図, 1828年, Plan of the City of Glasgow and its Environs, 1828, (British Libraries)

ブロック内にループ状の生活道路があると考えると理解しやすい。但し住宅は生活道路に対し、背中合わせになっており、裏庭が設けられている。

グラスゴーのブリスウッド・ニュータウンの街区はエジンバラの4分の1 (250×200ft.) で計画されている。これは、建物が同じ大きさで計画されていたとして、背中合わせになるテネメントを北と南に1棟ずつにしたため、内側の住宅が必要なく、結果として街区の大きさが4分の1となったと考えられる。レーンの幅員は5～5.6m (16～18ft.) 前後であり、中世のグラスゴーにあったワインドと同じ性格のものと思われる。通過交通の少ない小路によって、表通りから目に付くことなくゴミの収集等が行われており、都市景観にも大きく貢献している⁴⁶⁾。

この2点の共通点からグラスゴーはエジンバラの都市計画に影響を強く受けたと論じられている。しかし、街区の性格は異なっているため、全くのコピーではない。

6-4 グリッド状街区の起伏のある地形への展開

グラスゴーでは、グリッド・プランが坂のある地区に適用されているが、地図上では気が付きにくい。しかし実際は、平面的に南北及び東西へ広がりを見せる単純な透視画的なものではなく、傾斜に合わせて街区毎に建築物も高低差を見せ、焦点も地形に合わせて移動する、非常に特徴のある景観を形成している。

起伏上のグリッド状街区として美しい例の1つは、ジョージ・スクエアの南側からまっすぐ西のブリスウッド・ニュータウンに伸びるセントビンセントストリート St. Vincent St. の北側の一帯である。ここでは、ブリスウッドの丘の穏やかな斜面によって、2階から3階建てのテラスハウスが階段状のスカイラインを描いている。規則的なグリッド状街区と、類似したジョージアン様式のファサード、連続性のある肌色の砂岩で作られた建築は、一貫性のある景観をもたらしている。丘の上には居住地区にあるオープンスペースとしてブリスウッド・スクエア(図6)がつくられた。こうした視線の広がりを街の中に設ける方法は、ポワン・ド・ヴェュにこだわってきたグラスゴーの景観に対する新しい智恵であろう。また、丘の北側にセントビンセントス

トリートと平行して東西に通るサキホールストリート Sauchiehall St. はかつて曲線を描いていたが、道幅を広くし、直線道路となる様に矯正し、通り沿いには洗練されたテラスをもつ建物が建てられた。

実測してみると、1区画はおおよそ200ft×250ft. となっている。店舗及び住宅の一軒あたりの間口が約30ft. であり、8軒で250ft. 程になる。しかし、実際は、勾配の関係上、街区の大きさにはばらつきがあり、例えばバースストリートに沿って、ブキャナンストリートから西に向かって、東西の街区の長さは226ft., 246ft., 283ft., 275ft., 254ft., 246ft., 246ft., 246ft., 287ft となっている。このばらつきは、地盤の勾配と関係があると思われる。

道路幅はいずれも60ft. となっているが、これは街区内に建つ建築物の高さに関係があると思われる。マーチャントシティでは、建物高さが40ft. 程の邸宅の立ち並び40ft. の街路幅が主に採用されていたのに対し、ここでは大半が4から5階建てのテネメントが建ち、階高が約4.5mとして4階で18m (60ft.)、5階建ての場合も、1層分は全面にドライエリアを設けて地下階とすることが多いため、建物高さは4階の場合と同じく約60ft. となる。また、建物の高さで道路幅員は同じく60ft. 程であり、建造物の高さに対し圧迫感を感じない。但し、ドライエリアを設けている建築物の全面道との有効幅は60ft. に足りないこともあるが、建築壁面から道路を挟んで対面の建築壁面までの間は60ft. 以上となっている。後世になってから、ドライエリアの部分に硝子ブロックの床を作り、歩道として使用できるように改造した箇所(ブキャナンストリート等)もあるが、ドライエリアを景観と、地下店舗へのアクセスのために保存している道路もある。

ブリスウッド・ニュータウンは整然としたグリッド状街区が起伏のある地形上に計画されたため、魅力的な景観を形成した。その幾何学的なグリッド状街区は、起伏によって1街区の大きさを微妙に変化させており、同じ幅員をもつ道路もそれぞれ様子を違えていることが、街区毎、道路毎の表情を少しずつ違えることになり、豊かな都市空間を作り出している。

7 結論

グラスゴーシティセンターの発展過程は6つの時期に分類でき、それぞれ地区毎に以下のような発展をみせた。

第1地区、マーチャントシティでの焦点となる建築を道路の行き止まりに建設する「ポワン・ド・ヴェュ」の手法は、ランドマークとなる建築物がほぼ道路ごとにあるため都市景観に表情を与えている。また、この手法が教会など公共建築ではなく、個人の邸宅に用いられたことは非常に珍しく、興味深い。公共建築で有れば、その権力を表現しつつ、町を閉ざし管理をするためにも合理的な構成といえるが、本来プライベート性の高い邸宅を、重厚な門と塀で囲まずに、建物そのものを人の目に付くように配するというのは、田園地域での権力者の趣向を都市部で再現したようにも考えられる。急激に経済成長をとげた都市と一部の都市民の生み出した様式であるといえる。

第2地区のバリーのニュータウン及び第5地区のブリスウッド・ニュータウンはいずれもグリッド状街区を持つ。貿易が盛んに行われ、都市経済活動が非常に盛んであった時期のバリーのニュータウンは、中央行政地区としての役目を果たすことを目的とした都市構成となっている。その25年程後に、成長した都市を支える中産階級以上の都市民を対象とした、住宅・業務地区として計画されたブリスウッド・

ニュータウンは、生活への配慮としてレーンを用いた街区となっている。グリッドを導いた時代的、社会的背景が街区形態を変え、ついで都市景観にも影響している。

都市拡大の勢いに乗って第4地区の開発が押し進められようとしたが、街区及び街路構成はブリスウッドニュータウンに類似しているものの、地形の違いから壮大な景観が生まれず、単純なグリッドとなってしまう。結果、街路条件としては望ましくない斜面地に広がる街区の方が人々に望まれている。

独特の発展を見せた川の北岸の産業地帯(第3地区)は、産業の合理性が街区を形成した。合理性を求めたグリッドプランも、目的によって街区の大きさなどに違いが生まれる。

グラスゴーの街は、ジョージアン・タウンと分類されているが、グラスゴーの都市景観などをひとまとめにして分類することは不可能である。グラスゴーに現存するグリッドプランは、決して単調で画一的なものではなく、街区規模、道路幅、等多様な工夫によって多様な景観を作り出す可能性を持っている。

註

1) グラスゴーはケルト語の「緑の人」を意味する言葉が語源だといわれている。ローマ時代にはエジンバラとグラスゴーを結ぶ要衝であったが、1178年にウィリアム王の自治が認められ街として発達した。河川港としての恵まれた条件が貿易の街として栄え、皮革、衣服、鍛冶そして、木造船の生産も行っていた。19世紀には産業革命発祥の都市として、造船などの重工業を中心として都市としての発達をとり、今世紀にいたるまでには、大英帝国における、ロンドンに次ぐ第二の工業都市としてその繁栄を迎えた。しかし、100万人都市に成長したグラスゴーも、第二次大戦後のイギリスの大不況、またグラスゴーの繁栄さえた造船の需要低下による重工業の衰退などによる経済状態の悪化などからくる近年の人口減少は激しく、失業率も全国平均をおおきく上回る状態が長く続いている1990年にECより、ヨーロッパの文化都市に指定され、現在は、1999年に向けての「UK City of Architecture and Design 1999」に英国のアート・カウンシルの選考により指定され、巨大ショッピングセンターの建設をはじめとする数々のプロジェクトが1999年に向けて進行中である。

2) グラスゴー市都市計画課によるシティセンターの地域区分は、自動車専用高速道路のM8より南西で、大聖堂を北東端に含み、クライド川より北の地域。(Fig.1)地域内に現在開発中の第6地区も含まれるが、今回の研究とは対象時期が異なるため、研究対象外とした。

3) グラスゴー市都市計画課のマーチャントシティの地区区分は、北はGeorge St.、南はTrongate、東はHigh St.、西はQueen St.に囲まれた地域となっている。

4) 通常1560年から1800年が、マーチャントシティ建設の時期とされているが、本論ではShawfield Mantonの建設が重要な意味を持つため、それから後に着目している。

5) James BarryまたはBarrie. 1734年に測量士としてグラスゴーのマーチャントシティの邸宅の測量のために来た。1759年に街の有力者たちが報酬を払って港や街路計画を依頼し、その後もカウンシルや有力者達の依頼に応え、ヴァージニアストリートやイングラムストリートに開通させたのもBarrieであった。(D. Murray, Early Burgh Organization in Scotland, 1924, pp. 122 他、より)

6) 文献[17][18][19]、グラスゴーの建築と都市史の研究書を多く執筆しており、特に街路体系の発生についてまとめている論文がこの3冊に掲載されている。

7) 文献[17], [19] pp79-90、グラスゴーの都市史に関する論文が複数掲載されている。

8) 文献[5]

9) 文献[15]

10) 文献[12]

11) 文献[18]

12) 都市史の大学関係の研究者、グラスゴー市の都市計画課の研究者の協力を得て、資料の収集を行い本稿に必要な文献、資料を入手した。(Prof. Frank A. Walkerの御教示による)

13) Planning Dept., City of Glasgow District Council, Drawing on Glasgow 1/2500、10葉(2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13), 1992

14) 調査は、1995年5月～1996年12月のPostgraduate School, Mackintosh School of Architecture, University of Glasgowに留学期間中及び1997年5月19日～6月7日に行った。

15) ヴァージニア、カリブ諸島、ニューイングランド等の植民地からタバコや砂糖、少し遅れて、木綿製品の貿易が盛んに行われていた。

16) Adams I.Hによる文献[6]での分類。

17) F.A.Walkerによる分類。

18) 1997年5月19日～6月7日の現地調査にて測量。以後、道路名と共に寸法が表示された場合は、調査による計測数値とする。

19) 文献[17], pp24

20) 文献[5], pp.50-51、文献[11], pp.62、文献[14], pp.28-29、文献[5]で完成年度が1712年となっているが、1711年が正しいと考えられる。

21) Colen CambellはShawfield Mansionをデザインするまでは弁護士であった。英国で最初のパルディオ建築を設計した建築家である。

22) 文献[19], pp. 59

23) 4階～5階建の英国式の集合住宅で、グラスゴーが発祥の地と言われている。階段の左

右に1家族の住める住戸があり、階によって住む人の身分が決まっていた地上に近いほど地位の高い市民が住んでいた。地上階は、店舗など営業施設になっていることが多い。また、肌色やピンクの砂岩造のテネメントが、グラスゴーの統一感ある景観を生み出している。

24) 2～3階建の裏庭付き連続住宅。テラスの有無によりテラスハウスとは区別される。

25) 有力なヴァージニアとの貿易商人の子孫。

26) 文献により、Virginia St.の出来た年に関する記載にばらつきがあり、F.A.Walkerは1755年と明記している。しかし、個人的な邸宅への通路として出来た道であり、邸宅の完成と同時期に出来たと考えるのが自然である。

27) 都市建築史教諭のDr. James Macaulay (Mackintosh School of Architecture) のご教示によると、田舎では大邸宅前通りを指す。邸宅は南を正面にするため、特に南北の街路をアベニューと呼ぶ。

28) J. McUre が、「A View of the City of Glasgow」Glasgow, 1736, pp.133で、マーチャントシティの街路体系をfishboneもしくはdouble wooden combと説明している。

29) 弁護士一族のハッチソンは、自らの財産を投じて、グラスゴーに貢献した為、ハッチソン・パトロンと呼ばれていた。

30) 文献[17], pp.33

31) F. A. Walkerはいずれの論文でもMcArthurの地図として紹介しているが、J. Denholmの作成した地図であり、下地もMcArthurの測量地図を使用していないことが明らかになっている。

32) Charles Rossの地図は、大聖堂からGorbels, CaltonからProomielawを示し、主要道路名の記入された測量地図。(グラスゴー大学蔵)

33) Richard Collieの地図は、1:533.3ft. (6400m)と縮尺は大きい、密度が薄い。Rossの地図と類似点が多いことから、拡大したと思われる。新たに、ヴァージニア・ストリートが描かれている。(グラスゴー大学蔵)

34) 現存するグラスゴーの地図の中で5番目に古い。それ以前に、グラスゴー全域を示すものはなかった。

35) マッカーサーの地図にニュータウン計画が記されたもの。(Michell Library 蔵)

36) E.Y. Galantay, 1975, 堀内英人訳「発生から見た都市のタイポロジー」1984, pp.43-45

37) 文献[14], pp51～52によると、1804年のJames Denholmの測量地図を、1806年に活版制作者のGray & Toddが生産したものである。

38) グラスゴー大学の社会学者であるPeter Flemingが、測量の会社を設立し地図の作成にあたった。

39) 文献[17], pp.37

40) 文献[8], pp.56

41) J.W.Reps, The making of Urban America, 1965, pp.95-103、1662年に50エーカーの都市用地に、0.5エーカーにつき100～200家族を収容するためのグリッドプランが作成された

42) 堀内氏の訳によると大陸会議の土地法令となっている。法律は、売却される土地は6マイル四方の区画に分割し配置するよう定めていた。それぞれの区画は36の1マイル四方の街区で成り立つ。

43) 文献[8], 註28)の堀内氏訳本p31-32

44) 立証できる確かな記録はないが、グラスゴーに残る地名に、アメリカの都市の名前も多く、事実グラスゴーの発展はアメリカとの貿易を抜きにしてあり得なかった。このように深く関わっていたアメリカの都市計画の利点を利用するのは自然である。

45) 文献[18], pp.17

46) J.R.Kellett, Glasgow, pp12, James Craigが2度目のニュータウン計画関わっていた為、エジンバラとの関係は無視できない。

参考文献

- [1] Adams I.H.: The Marking of Urban Scotland, London: Croom Helm Ltd., 1978
- [2] Baxter C., et al.: The City of Glasgow, Gloucester, UK: The British Publishing Co. Ltd., 1994
- [3] Brooke M. and Bell B.: Insight Guides Glasgow, Hong Kong, APAP, 1996
- [4] Doak A. M. and Young A. M.: Glasgow at glance, London: Robert Hale L., 1983
- [5] Gibb A.: Glasgow The making of a city, Glasgow: Croom Helm Ltd., 1983
- [6] Gommie A. and Walker D.: Architecture of Glasgow, London, L. Humphries Publishers, 1987
- [7] Glasgow 1999: Glasgow 1999 UK City of Architecture and Design, Glasgow Bid, 1997
- [8] Guendoussi A.: The Grid- Hou Relevant Is It Today?, Master Thesis in the Mackintosh School of Architecture, 1986
- [9] Harper Collins Publishers: Glasgow Streetfinder ATLAS, Edinburgh P.L., 1995
- [10] Kellett J.R.: Glasgow A concise History, London: Anthony Blond
- [11] Massie A.: Glasgow portraits of a city, London: Barrie & Jenkins
- [12] McKean C., et al.: Central Glasgow, Glasgow, Pillans & Willson Ltd., 1993
- [13] McLean J.: The City of Glasgow, Edinburgh, Colin Baxter, 1994
- [14] Moore J.M.: The Maps of Glasgow, Glasgow, Glasgow University Library, 1996
- [15] Pacione M.: Glasgow The Socio-spatial Development of the City, U.K., J. Wiley & Sons, 1995
- [16] Strathclyde Regional Council: Glasgow City Center Rubric Realm, Glasgow, Gillespies, 1995
- [17] Walker F.A.: Glasgow's New Town, Read P.: Glasgow The Forming of the City, pp24-56, Edinburgh: Edinburgh University Press Ltd., 1993
- [18] Walker F.A.: The Glasgow Grid, Markus T.A.: Order in space and society, pp155-199, Edinburgh: Mainstream Publishing Company Ltd., 1982
- [19] Walker F.A.: The Emergence of the Grid: Later 18th-Century Urban Form in Glasgow, Brogden W.A.: The Neo-classical Town Scottish Contributions to Urban Design Since 1750, pp57-66, Edinburgh, The Rutland Press, 1996
- [20] Williamson E., et al.: The building of Scotland Glasgow, London, Penguin G, 1990

(1997年9月8日原稿受理、1998年7月3日採用決定)