

## 水の都市と陸の都市 バンコク、ポストンそして東京

1775年頃のポストンの地図



西村幸夫  
Yukio Nishimura

1952年、福岡生まれ。東京大学都市工科大学院修了。アジア工科大学助教授、マサチューセッツ工科大学客員研究員等を経て、現在東京大学先端科学技術センター助教授。共著に「まちづくりとシビック・トラスト」（ぎょうせい、1992年）など、訳書に「水の神ナーガ アジアの水辺空間と文化」（鹿島出版会、1992年）。

バンコクに二年弱、東京に一年半、ポストンに半年と、ここ四年間で私はこの三都市に住んだことになる。奇妙なとり合わせだ。現在、再び東京に戻ってきて、喧騒のアジアを象徴しているバンコクとかつて全米最大の大都市だったポストン、そしてこの東京とをつなぐ糸はどこにあったのかを振り返らざるをえない。

バンコクの建築家スメート・ジウムサイはその著書「水の神ナーガ アジアの水辺空間と文化」（西村幸夫訳、鹿島出版会、一九九二年）のなかで、世界の文明を、水に支えられた文明と陸に支えられた文明との二つに分類することから議論を出発させている。

アジアの住居の多くは高床式の木造建築であり、水上住宅の名残りをとどめているのに対して、ヨーロッパを中心とした組積造建築は水とは無縁の陸上建築だというのである。水に支えられた文明のもとは水との付き合い方は当然ながら親水的で柔軟なものとなる。一方、陸の文明のもとは水との関係は、水を操作し利用しようという利水的な一連の技術体系であるということが出来る。

アジア文明の多くが水上を伝播し、ヨーロッパ文明は陸上に固執することによって開花したというのがジウムサイ氏の主張である。こうしたものさしでバンコクとポストンの都市形成の歴史をみても、おもしろいことに気づかされる。

バンコクは一七八二年、チャオプラヤ河（メナム河）対岸のトンブリから王宮を移転することによって建設された計画都市である。これに対してポストンは、一六三〇年マサチューセッツ州セラムにたどり着いたピューリタンののちに移り住むことによって発展を始めた。ポストンは海上交易と造船のまちとして繁栄したのである。両者は出自も建設年代も異なっていることは当然だが、そこに共通点があったくないわけではない。たとえば両都市とも水を咎とした防禦態勢を敷いていたことなどはその一例である。バンコクは大海の展開した半島部に立地し、平野に広がる側に濠をめぐらして島のように孤立することによって自らを防御していた（事実この「島部」にはラタナコーシン島という名称までつけられていたのである）。一方ポストンは、

わずか一本の街道で陸地部とつながったほとんど独立した島だったのである。このことは逆に考えるならば、両都市とも当初から水に対して開かれる可能性を秘めていた都市だったということが出来る。

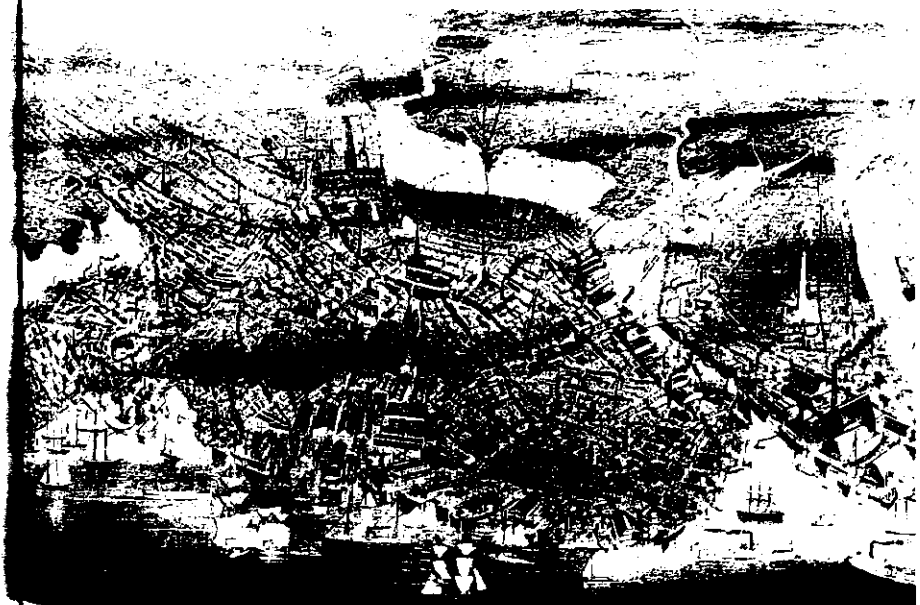
水とのかかわりに共通点をもった両都市であったが、その後の都市の成長はまったく異なった方向へ向かっていった。

バンコクの場合、暹都前から一貫して濠を開削しつづけ、ついに王宮は三重の半円状の濠で囲われることになった。のみならず、濠と濠とは運河で結ばれ、運河はさらに平原を北東部へ向けて拡がり、新開発の殺畜地帯へ通じる大運河網のなかへ組み入れられた。この運河網は灌漑のみならず、物資流通の幹線として、さらに集落内交通の主軸としても重要な役割を果たすようになる。

バンコク郊外には今日でも、その数は減りつつあるとはいえ、全面的に舟運に頼る住居群が運河の堤防上に延々と立地している。まさに親水的な都市成長パターンをみることが出来る。

これに対してポストンはどうだったか。ポストンは半島のくびれた根元部分を埋め立てることによって陸地を拡大し、同時に大陸に開かれた都市として変貌していった。実際、ポストンの歴史は土地埋め立てによる市街地改変の歴史だといっても過言でない。かつての低湿地や窪地は名高い造園家オームステッドによって公園群として系統づけられ、エメラルド・ネットワークと呼ばれるパークウェイシステムを形成するに至っている。ここで水辺はランドスケープ・アーキテクチャの一部として点景化され、操作可能な景観要素として手なすけられてしまった。

眼をウォーターフロントに転じても同様の構造的な差異を見出すことが出来る。バンコクはかつて「東洋のベニス」と称せられた水



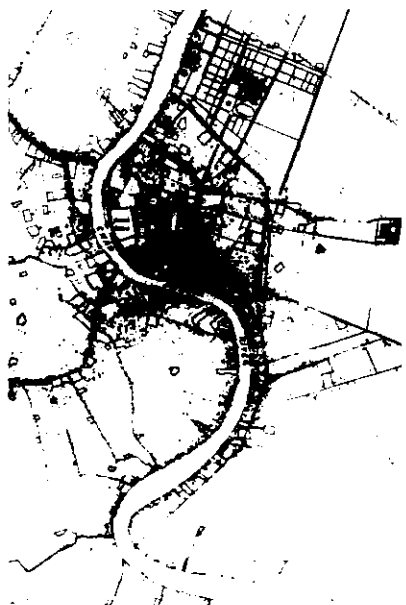
1873年のポストン（CurrierとIvesのリトグラフより）

上都市だった。陸上に建設することが許されたのは王室の建物とワット、それに一部の高級官僚に限られていた。庶民はすべて舟住まいだったのである。十九世紀中葉のバンコクには実に七万の水上住宅が存在し、三十五万人が水上で生活していたといわれている。

これに対してポストンでは、水辺にははりねずみのようにピアが建設され、ウォーターフロントは巨大な港湾施設群によって占拠されるようになった。庶民はウォーターフロントへのアクセスを喪失したといえる。むしろ水辺と無縁な丘陵部が高級な住宅地とされ、ビーコン・ヒルの頂部には州議事堂の金色のドームが燦然と輝くことになったのである。もちろんのちに、バンコクでは多くの商人が陸上に店を構えるようになり、ポストンではチャールズ川での舟遊びがさかんになってはきただろうが、対照的な両都市の姿は今世紀前半までは何らかのかたちで続いてきたといえよう。そこには明らかに水の文明と陸の文明の対比があったのだ。

変化は一九六〇年代から起こってきた。バンコクでは小舟が自動車に道を譲りはじめた。運河の埋め立てが急速な勢いで進められたのである。その結果、今日バンコク都市部では王宮をめぐる濠を除いてほとんど運河をみることはできなくなった。バンコクの青山通りとでもいうべきシーロム通りがほんの半世紀前まで人の気配も少ない運河端であったことを想像することはむずかしい。また現在、無計画な郊外化が都市を窒息寸前に追い込んでいくことは、はた目にも明らかだ。

ポストンでは一九五〇年代の市庁舎周辺の再開発に始まる一連の都市活性化のためのプログラムの中でウォーターフロントの再生が目標のひとつにあげられ、水辺の居住地化オープンスペースの確保等の施策が今日に至るまで一貫して追究されている。その成果は



1890年のバンコク（Michael Smithies, Old Bangkok, Oxford University Press 1986）