

アムステルダムの都市計画の歴史—1917年の ベルラーへの南郊計画とアムステルダム派の意義

神奈川県都市部都市計画課 正会員 越沢 明

Planning History of Amsterdam and the Significance of the Southern Extension Plan (the Extension Plan "Zuid") by H.P.Berlage Approved in 1917

by Akira KOSHIZAWA

概要

欧米の近代都市計画の歴史については、一都市の全容を解明した実証的な研究は意外なことに少ない。本稿はオランダの首都アムステルダムの歴史を取り上げている。

13世紀に成立したアムステルダムはオランダが独立した17世紀初めに急激に発展した。計画的に運河の開削と建築敷地の造成が行われ、近代都市計画の先駆け（建築規則の適用、超過収用の実施）が見られる。その後、19世紀後半、産業の近代化とともに市街地の拡張が実施されたが、住宅の水準は低く、労働者住宅と都市インフラの改良が都市行政の大きな課題となった。

市当局の依頼によりオランダを代表する建築家ベルラーへが設計した市街拡張計画のうち南郊地区が1915年より実施された。用地は市が買収し、住宅協会が集合住宅を建設した。南郊地区には広幅員街区、広場、公園、住宅、公共施設が巧みに配置され、特に集合住宅地の多彩でリズミカルな設計はすぐれた都市景観をつくり出している。造形美を実現した都市計画としてPlan "Zuid" の意義を今日、再評価してよいと思われる。

【Key Words: Amsterdam, Plan "Zuid", H.P.Berlage, Amsterdam School】

1 はじめに

1850年代・60年代に実施されたセーヌ県知事オスマンによるパリ都市改造は欧米における近代都市計画の始まりであった。これ以降、1930年代初めに至るまで欧州の主要都市（首都・州都クラスの都市）では旧市街の改造と市街地の拡張が行われ、今日に至っている。第二次世界大戦後の郊外のニュータウン建設を除けば、欧州の主要都市の市街地形態と都市の社会資本はこの70年間の時期の都市基盤整備をもって確定している。しかし、オスマンのパリ都市改造と20世紀初めのイギリスの田園都市運動を除けば、欧州の近代都市計画の実態については、日本語の研究がほとんど存在しないのが実情である。そこで本稿ではオランダの首都アムステルダムの都市計画の歴史を取り上げ、中でも都市デザイン、景観設

計という点で今日でも学ぶべき点が多い。ベルラーへ（Dr. H. P. Berlage）設計の1917年南郊市街拡張計画（The Extension Plan "Zuid"）⁽¹⁾について詳しく論じることにしたい。

2 アムステルダムの17世紀の都市計画

ライン川左岸の低地地方（現在のオランダ）に中世都市が勃興したのは12~13世紀のことである。アムステルダムもそのひとつであり、1275年、ホント伯より自治権を付与された都市として誕生した。ダム（オランダ語で溝を意味する）という名称が示すようにアムステル川の河口に運河をつくり、港湾都市として成立したのがアムステルダムである。アムステルダムはバルト海貿易の拠点都市として成長したが、当時、北部の低地地方は南部のフランドル



図1 1544年のアムステルダム

Amsterdam in 1544, as drawn by Cornelis Anthoniszoon. (In the bottom left-hand corner is the Lastage)

出所 文献2

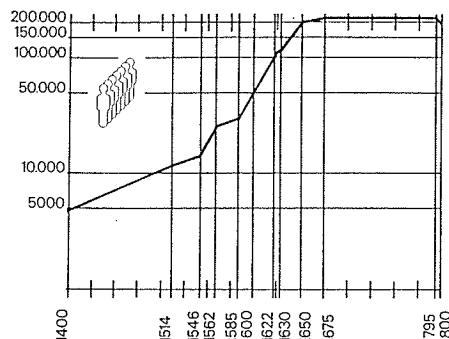
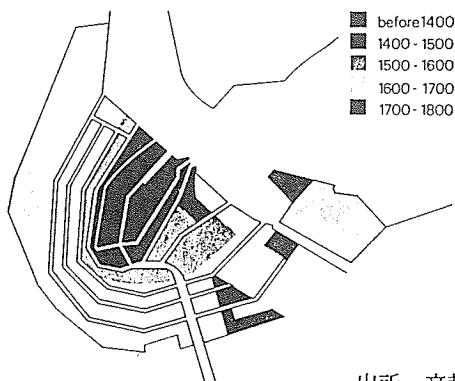


図2 アムステルダムの人口推移（15世紀～18世紀）



出所 文献6

地方（現在のベルギー）に比べて経済的な発展は立ち遅れしており、16世紀まで人口は数万人にすぎなかった（図1、図2）。

八十年戦争のさなか、1585年、当時西ヨーロッパ最大の商港であったフランドル地方のアントワープをスペイン軍が占領し、一方、オランダ軍がスヘル

Left Population growth, 1400-1800. The graph rises increasingly steeply until around 1650 and then levels off. The figures are estimates.

Right Physical growth, 1400-1800. The city extensions are given at 100-year intervals. The period of greatest expansion was between 1600 and 1650, when the population was growing fastest.

図3 アムステルダムの市街拡大（15世紀～18世紀）

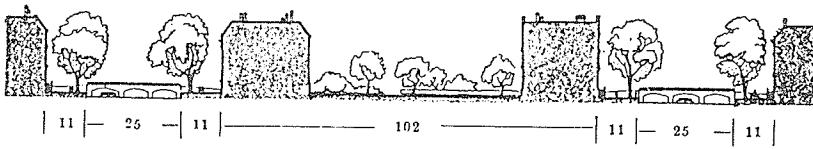


図4 1612～25年に開削された運河と建築敷地の断面

出所 文献11

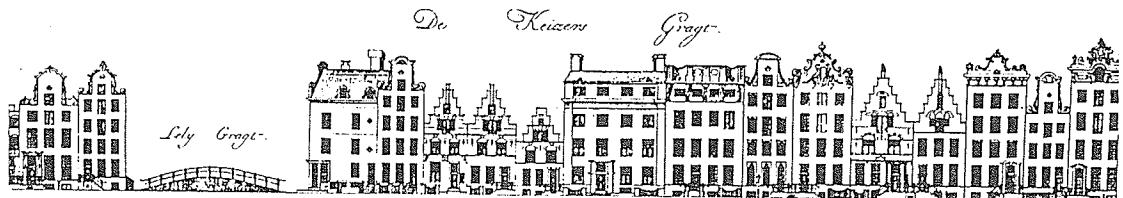


図5 Kaizersgracht (王の運河) 沿いの建物の高さ制限

Strict building regulations
were laid down for
construction along the
canals. (Drawing by
C. Philips)

出所 文献2

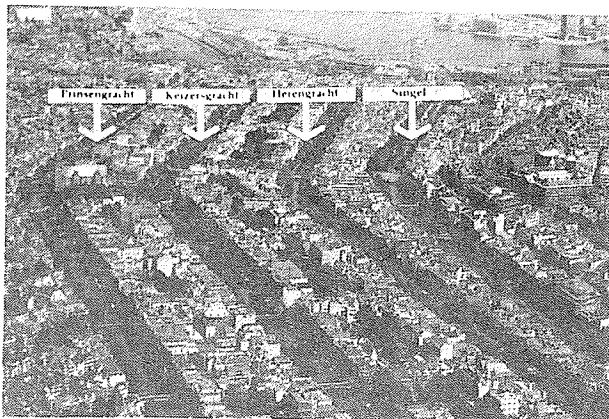


図6 1612～25年に開削された運河一帯の街並みの現況

デ河口を閉鎖したため、アントワープの貿易、商業は途絶した。このためアントワープの大商人はアムステルダムに移住した。これ以降、アムステルダムは新興国家オランダ（1581年に独立宣言、1588年に共和国成立）の最大の貿易都市として急激に発展していった。

1602年に連合東インド会社、1608年に商業の取引所が設立され、ヨーロッパで最も先進的な商業国家の中心地——それがアムステルダムであった。

1570年には3万人にすぎなかった人口が1640年には139,000人となり、1650年には20万人に達した。この17世紀の急激な人口増加とともに、市域の拡張が行われた（図2、図3）。

1612～1625年、市域の西側に3本の同心円状の運河（Herengracht＝貴族の運河、Keizersgracht＝王の運河、Prinsengracht＝王子の運河）が開削され、運河に沿って宅地が造成された。市政府は土地を収用し、運河を開削し、運河沿いの建築敷地を売却し資金を回収した（これはオスマンのパリ都市改造の手法＝超過収用の先駆けである）。

建築敷地の購入者は建築法規に則って建物を建てなければならなかった（図4）。運河の幅は25m（航路4艘分、うち2艘は航行用、2艘は停船用）とし、運河の両側に幅11mの河岸用地（荷役の用地で、榆の並木が植栽された）を配置した。運河と運河の間には2列の建築敷地の区画（奥行は各51m）が配置され、各建物の裏側には各24m（計48m）の奥行のオープンスペースを残さなければならなかった（図5）。3本の運河はそれ以前の運河とは異なり、直線状の形をしているが、これは運河沿いの建築敷地を規則的な形状にするためであった（図6）。

この17世紀初めの運河開削・宅地造成はアムステルダムにおける最初の都市計画（計画的な市域拡張という意味で）であった。しかも、ヨーロッパの近代都市計画の代表的な事業手法である超過収用がすでにこのとき実施され、開発利益を公的還元する手

法が採用されていたことは注目に値する。また建築敷地の売却の際、建築規則を厳しく運用したため、運河沿いに高さの揃った統一観のある街並みとなり、運河沿いの並木と相俟って今日、アムステルダム観光の中心となる美しい都市景観が形成された。17世紀初めの市域拡張は中世の古典的な都市計画の傑作のひとつであると見做すことができるが、その中にはすでに近代都市計画の法制度やデザイン手法が芽生えていたのである。このような近代都市計画の手法が芽生えた原因について、筆者はアムステルダムが国王の都ではなく、都市貴族・有力商人が支配する商業の都であり、そのため都市計画の動機、課題が宮殿や官庁街の建設にあるのではなく、商家や運河・倉庫の建設にあったことにあると考えている。

1658～1663年、アムステルダムの同心円状の運河が市域の南側と東側にも開削され、市域が拡張し、その外周に城壁が築かれた。アムステル川以西の拡張市街には多数のユダヤ人移民が居住し、短期間でビルトアップした。これに対して東側の拡張市街(Plantage地区)にはプロムナード公園と富裕市民のための小さなカントリーハウスが整備された(市より賃貸)。この公園的な地区は19世紀末までビルトアップしなかった(カントリーハウスが撤去された後、この地区的中心部分は1838年、Natura Artis Magistra協会が創設され、動物園が整備された)。

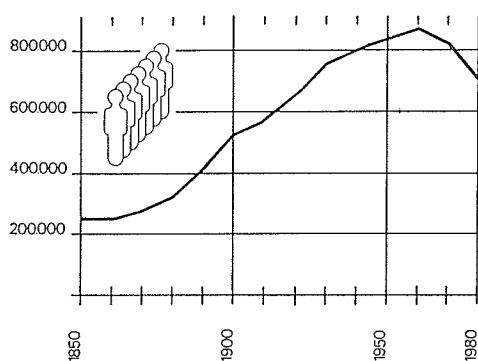


図7 アムステルダムの人口推移（19世紀～20世紀）

出所 文献6

17世紀末、城壁内のアムステルダム市街は面積800ha、人口21万人となり、ヨーロッパで第4の大都市となっていた。

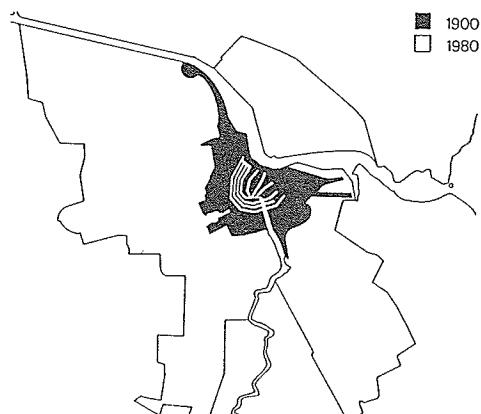
3 19世紀のアムステルダムの近代化と都市整備の課題

17世紀末を繁栄のピークとしてこれ以降、アムステルダムの人口は19世紀半ばまでほぼ一定で、停滞の時代を迎える(図2、図7)。

17世紀末よりオランダはイギリス、フランスとの戦争、抗争の中で経済力を失い、歐州貿易、植民地貿易におけるアムステルダムの地位は低下した。また内海(ザイデル海)の土砂堆積によりアムステルダムの港湾機能そのものも低下した。

しかし、19世紀半ばになると植民地貿易、加工業による資本蓄積が進み、一方、労働運動も開始された。こうした中で1860年代、1870年代、オランダの産業の近代化が始まり、アムステルダムの都市基盤整備が再び開始された。

1848～1852年、アムステルダム西方の広大な湖沼(IJsselmeer, 現在のスキポール空港用地=18,500haはその極一部分である)が干拓され、アムステルダムのヒンターラントを形成する農耕地が出



Left Population, 1850-1980
Right Amsterdam in 1900 and in 1980.
The final year also includes the neighbouring developments in Amstelveen, Duivendrecht and Diemen.

図8 アムステルダムの市街拡大（20世紀）

現した。その北側では1865～1872年、北海運河の開削と同時に幅の広いIJ川の埋立が実施された。このような大規模な土木事業は蒸気力が動力として使用されるようになって初めて可能になった。1876年北海運河が開通し、アムステルダムと北海が直結された。この結果、アムステルダム港は再び発展し始めた。

また、1839年にオランダ初の鉄道がハーレムに敷設されて以来、オランダ国内で鉄道は都市の境界を越える交通手段として急速に発展し、1889年にアムステルダムの中央駅が竣工した。

1870年からアムステルダムの産業活動は急速に発展し、これに伴う各種建築活動の結果、市域が拡張していった。1870年から1900年にかけて人口は255,000人から511,000人に急増し、900haの新しい市街地(built-up area)が出現している(図7、図8)。

すでに1848年に城壁は撤去され、それに続いて入市税が廃止され、城壁の外への市街地拡張が可能になった。こうした中で17世紀以来、約250年ぶりに計画的な市街地拡張が立案された。1866年、アムス

テルダム市の建築技師長⁽²⁾ J.G. van Niftrikは旧城壁の外周にベルト状に市街拡張計画を立案した(図9)。

この計画は労働者住宅、庭園住宅、プロムナード、公園を配置しており、幾何学的な街路と広場のデザインにはオスマンのパリ改造計画の影響がみられる。

しかし、このNiftrikプランは市参事会が承認せず、実行されなかった。Niftrikプランが否定された理由は第一に、アムステルダム中央駅を中央政府が決定済みの地点(現在の駅の位置)に置かず、南東の新市街にもって来たこと、第二に、本当の理由として、都市計画実施に伴う土地収用・所有権の移転が既存の法規にそぐわないと見做されたことであった。

1877年、アムステルダム公共事業局長Dr. J. KalffとJ.G. van Niftrikは改定した案を作成し、今度は市参事会から承認され、実行に移された。1877年のKalffプランは既存の農地所有権の境界を尊重して拡張市街地を計画したため、市参事会の反対を受けなかった。1866年のNiftrikプランと比べると公園面積は縮小している。既存の水路は埋立られ、街路

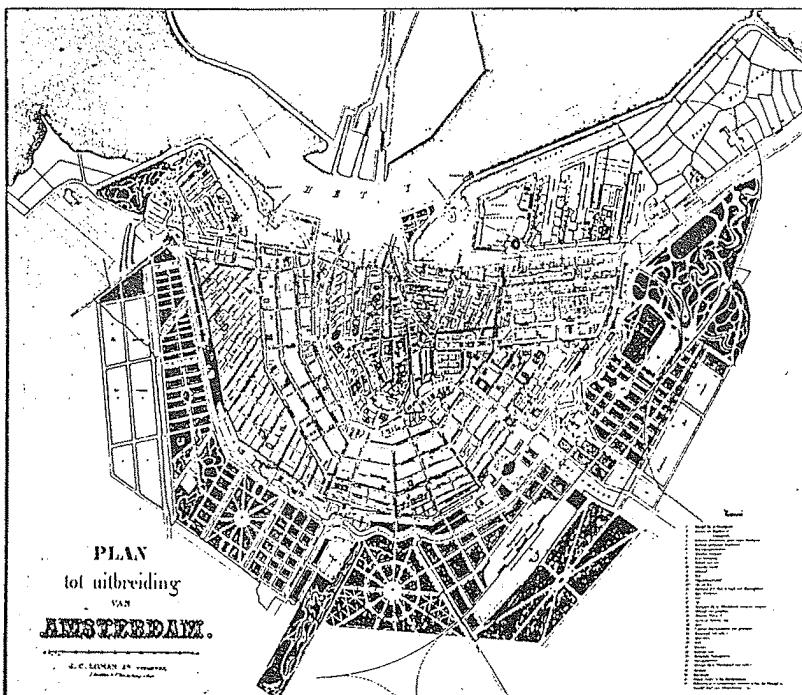


図9 1866年のアムステルダムの市街拡張計画(Van Niftrikのプラン)

図の右下に中央駅、
図の右、左上、左下、下に
公園を配置している

The extension plan drawn up by city architect J.G. van Niftrik in 1866, with the Central Station in the bottom right-hand corner. This plan was never executed

出所 文献2

となり、拡張市街地には集合住宅が高密度に建設された。

アムステルダムでは約200年間の経済停滞の間、既成市街地では借家への投資がほとんどなされず、老朽化が進み、スラム化していた。1874年に不動産、金融を市当局は認め、1900年にかけて新市街に大量の住宅供給が行われ、住宅事情に苦しんでいた旧市街の過剰人口の受け皿となった（Kalff プランによる拡張市街地は今日、19世紀ベルトと呼ばれている）。

1874～1900年の住宅供給は狭い土地にできるだけ多くの住宅を詰め込むやり方であり、建築法規も不十分であった。そのため、住宅の質は劣っていた。建主は道路費を負担するだけで、住宅街とメインストリートとの連絡は何も考えず、無計画であった。

一方、1850年代より労働運動が勃興し、その政治的発言力は無視できなくなってきた。この結果、社会政策として住宅供給、住環境の整備が必要とされるようになってきた（図10）。



出所 文献6

This photograph, which was published in 'Het Leven' in 1928, shows the interior of a dwelling in Korte Keizersstraat in which a man, his wife, their four children and a grandfather shared a single room measuring 12 square metres.

図10 アムステルダムの労働者の住宅事情
(12m²に7人家族が居住している)



出所 文献8

Amsterdam 1915, with expansion plan Berlage

図11 1915年のアムステルダムの市街拡張計画 (Berlage のプラン)

19世紀末になると市参事会は都市のインフラ整備に自ら責任を負っていることを認めた。1896年、市参事会は郊外に取得した土地は売却せず、賃貸としきびしい建築規則を適用する方針を決定した。また、公共交通（路面電車）、電気とガス会社も市営とした。そして1901年、住宅法(The Housing Act)を制定し、労働者住宅の改良に乗り出したのである。

4 1917年のベルラーへの南郊計画 (Plan "Zuid")

1901年に公布された住宅法はオランダで初の都市計画法規であった。住宅法という名の示すとおり、この法律の目的は労働者住宅の改善を目的としていたが、住宅改良・住宅供給に必要な用地を取得するために、市当局に都市計画実施の権限を付与していた。この結果、住宅法はオランダ初の都市計画法として位置付けられている。1901年以前は、都市改造・都市拡張のコントロールは市当局と建築当事者の任意協定に任せていた。

1901年の住宅法は、住宅政策が都市の重要な社会政策であると見做されたことを示している。そしてすでに1896年に決定された土地政策（取得用地の賃貸方式、lease-hold system）と相まって、住宅開発

に公共側が強力なコントロールを發揮する政策を打ち出したことを示している。住宅法制定の結果、市参事会は今後の都市の成長と発展を計画する義務が生じた。公衆衛生の改善によって出生・死亡率は変化し、工場の都市への集中はいっそうの人口増加をもたらした。アムステルダムの人口は1900年から1930年にかけて52.0万人から75.7万人に急増した。しかし、都市の発展は公共のプログラムのもとにコントロールされており、無秩序なスプロールが生じた訳ではない。

1902年、アムステルダム市当局はオランダを代表する建築家ベルラーへ(Pr. H. P. Berlage)⁽³⁾ にアムステルダム全市の拡張計画の立案を委嘱した。1902年にベルラーへが一旦、立案したプランを市当局は実行せず放置していた。その後、1915年、ベルラーへは改定案を作成した。それは幅員のランクに応じた街路網を配置し、住宅の形状、オープンスペース等を工夫し、それらをすべて丁寧に書き込んだ精緻で造形的にも美しい見事なプランであった（図11）。この1915年のベルラーへのプランのうち南郊の市街拡張計画 (The Extension plan "Zuid")は、1917年市参事会によって承認され、実行に移された（図12）。

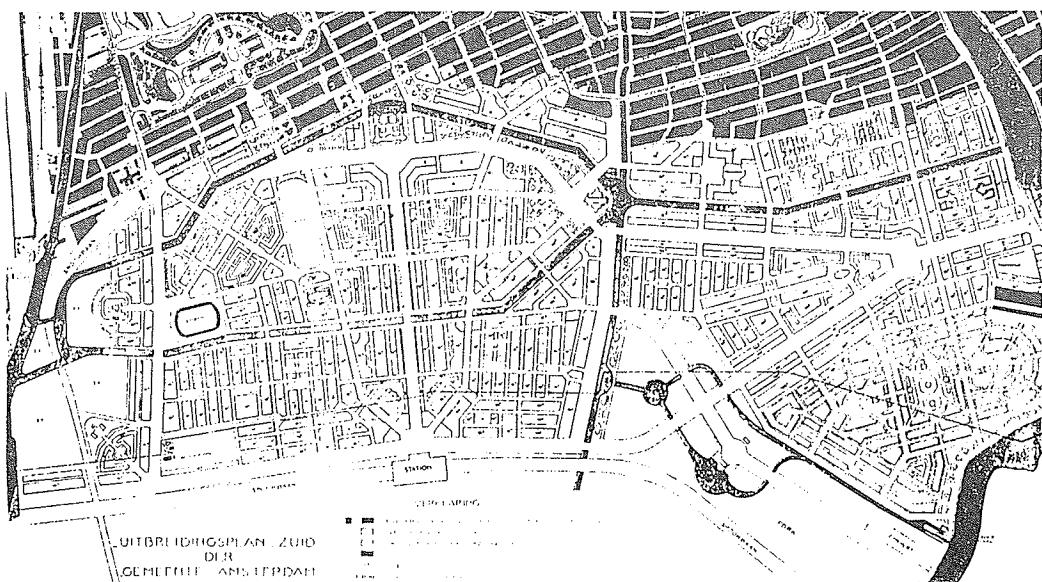
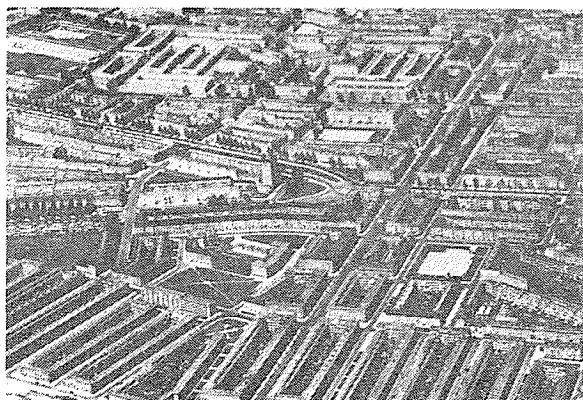


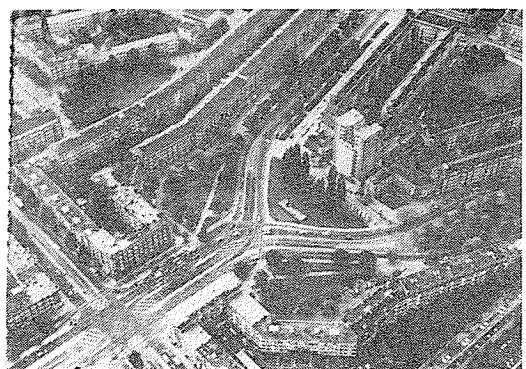
図12 1917年に市参事が承認したアムステルダム南郊市街拡張計画
(Berlage 設計のPlan "Zuid")

出所 文献2

The Extension Plan "Zuid"
by H. P. Berlage, which was
approved in 1917



出所 文献11



出所 文献2



筆者撮影（1987年）

図13 アムステルダム南郊 (Plan "Zuid") 地区の現況

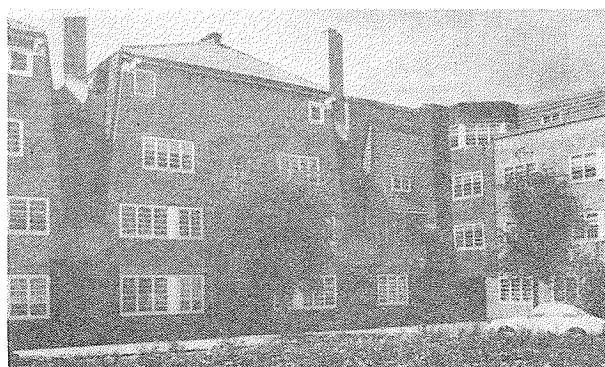
Y字形の広幅員街路が地区全体の幹線街路となっている。

広幅員街路には路面電車が走り、路面電車敷を含めて、広幅員のグリーンベルト（モール）が1直線に続いている。



筆者撮影（1987年）

The Victoriaplein, where three wide avenues meet near Amsterdam's first lower-block, is one of the more striking features of the "Plan Zuid"



Houses on the
Henriette Ronnerplein, by
architect M. de Klerk

Some examples of architecture of the "Amsterdamse School" in the "Plan Zuid" area

TENEMENT HOUSES BELONGING TO THE PUBLIC UTILITY SOCIETY AT AMSTERDAM AND ERECTED IN 1922-23. Architect: P. KRAMER

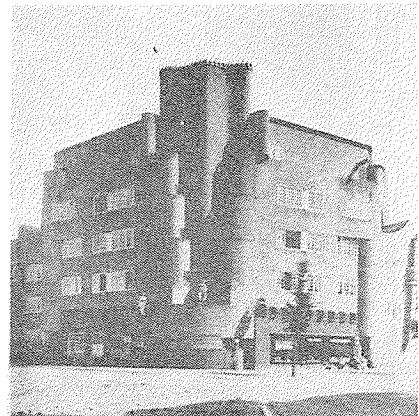


図14 アムステルダム南郊 (Plan "Zuid") 地区の集合住宅
(アムステルダム派の建築)

日本の公共住宅政策が陳腐な箱形の公団住宅の団地をつくり出したのに対して、ベルラーへは実に魅力的で美しい住宅地をつくりあげている。ベルラーへのPlan "Zuid" は社会政策の目的を実現しながら一方で美的観点を追求した都市計画として20世紀の近代都市計画の中でも特筆すべき価値を持っている。

広幅員のブルバールを配置し、幹線交通を美的に処理し、ビスタには公共建築を置いている。集合住宅はさまざまな階層のためのタイプが用意され、すべての階層の人々が同じ住環境を享受できるよう集合住宅群、公共建築、広場、区画街路を巧みに、またリズミカルに配置している（図13、図14）。

Plan "Zuid" 地区の集合住宅群の建設のために市当局は The Public Utility Housing Society を設立し、住宅の設計・施工を行った。この協会はミケル・デクラーク (Michel de Klerk)、ピエト・L・クラメル (Piter Lodewijk Kramer) らの建築家に大きな権限を与え、集合住宅の建設を進めた。

南郊 (Plan "Zuid" 地区) や北西郊の新市街の集合住宅の建設のため、1920年代活躍した建築家を建築史ではアムステルダム派 (Amsterdam School) と呼んでいる。その特長はオランダ現地産のレンガを屋根、壁面に多用し、自由奔放なファサードを採用していることである（図14）。

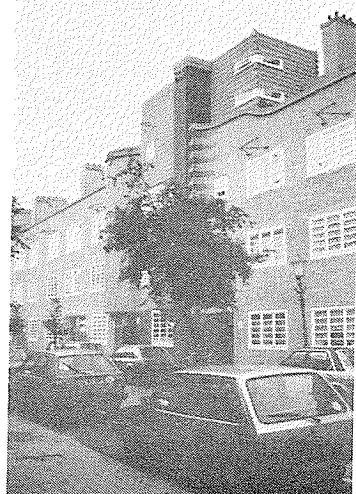
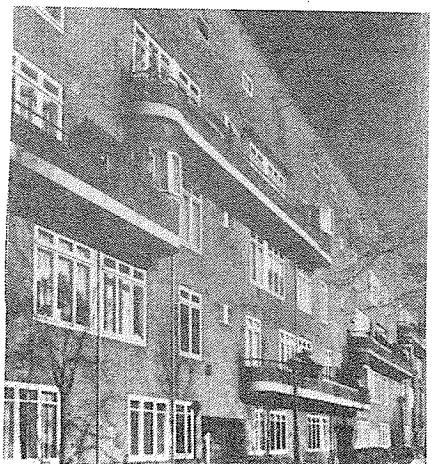


図15 アムステルダム派の集合住宅（右下が北西郊地区、それ以外の3枚は南郊地区）
左上は Kramer、右上・右下は De Klerk の設計。

左上・左下は筆者撮影 (1987年)
右上は文献8、右下は文献3

都市デザイン、景観設計の観点から今日、ベルラーへの Plan "Zuid" から学ぶべき点が多い。Plan "Zuid" を可能にした前提条件は第一に住宅法、第二に土地の公有化 (Lease-hold system) であり、これに加えてベルラーへ、デクラークら建築家のすぐれたデザイン、そしてこのデザインを引き出した当局の姿勢にあったことができる。

5 1935年の総合都市計画と結び

Plan "Zuid" にもとづく南郊の開発が進められている最中の1924年、国際都市計画・田園都市協会（1913年に田園都市運動の創始者ハワード卿が設立

した団体、現在の I F H P の前身）の国際都市計画会議がアムステルダムで開催された。この会議は近代都市計画史上、有名な地方計画 (Regional Plan) の 7 カ条の決議（大都市の膨張抑制、市街外周のグリーンベルトの設置、衛星都市の建設など）を採択した。これ以降、日本も含めて先進国の都市計画は大きく方向転換した（図15）。

1928年、市助役 F. M. Wibaut のイニシアチブのもと公共事業局に都市計画部が新設され、総合都市計画（市域全体を計画対象区域とする）の立案が開始された。この計画は1935年に市参事会によって承認された（図16）。



Conférence Internationale
de l'aménagement des Villes Amsterdam 1924
DEUXIÈME PARTIE
COMPTE RENDU

Internationale
Städtebautagung Amsterdam 1924
BAND II
BERICHT

International
Town Planning Conference Amsterdam 1924
PART II
REPORT

Internationaal
Stedebouwcongres Amsterdam 1924
DEEL II
VERSLAG



図17 1924年当時の国際都市計画・田園都市協会の理事（前列の左端が Berlage 博士、その左が Unwin 博士、2人おいて会長の Howard 卿）文献4

図16 1924年のアムステルダムで開催された国際都市計画会議の議事録（筆者所蔵）
(表紙の地図は1663年のアムステルダム)

Members of the Council of the International Federation for Town and Country Planning and Garden Cities
Seated: Dr. H. P. Berlage, Dr. R. Unwin, Senator Vinck, Dr. D. Hudig, Ebenezer Howard, A. Bruggeman, Sir John Sulman, Gustav Langen - Standing: Dr. Hans Kampffmeyer, Bernhard Kampffmeyer, Dr. E. Böök, Adolf Otto, Carlos M. della Paolera, Lawrence Veiller, Dr. Otakar Flörlinger, C. B. Purdon, H. Chapman, Clarence S. Stein, Virgo Harvia, O. L. Pepler, O. M. Harris, Sir Theodore Chambers, Kai Hendrikens

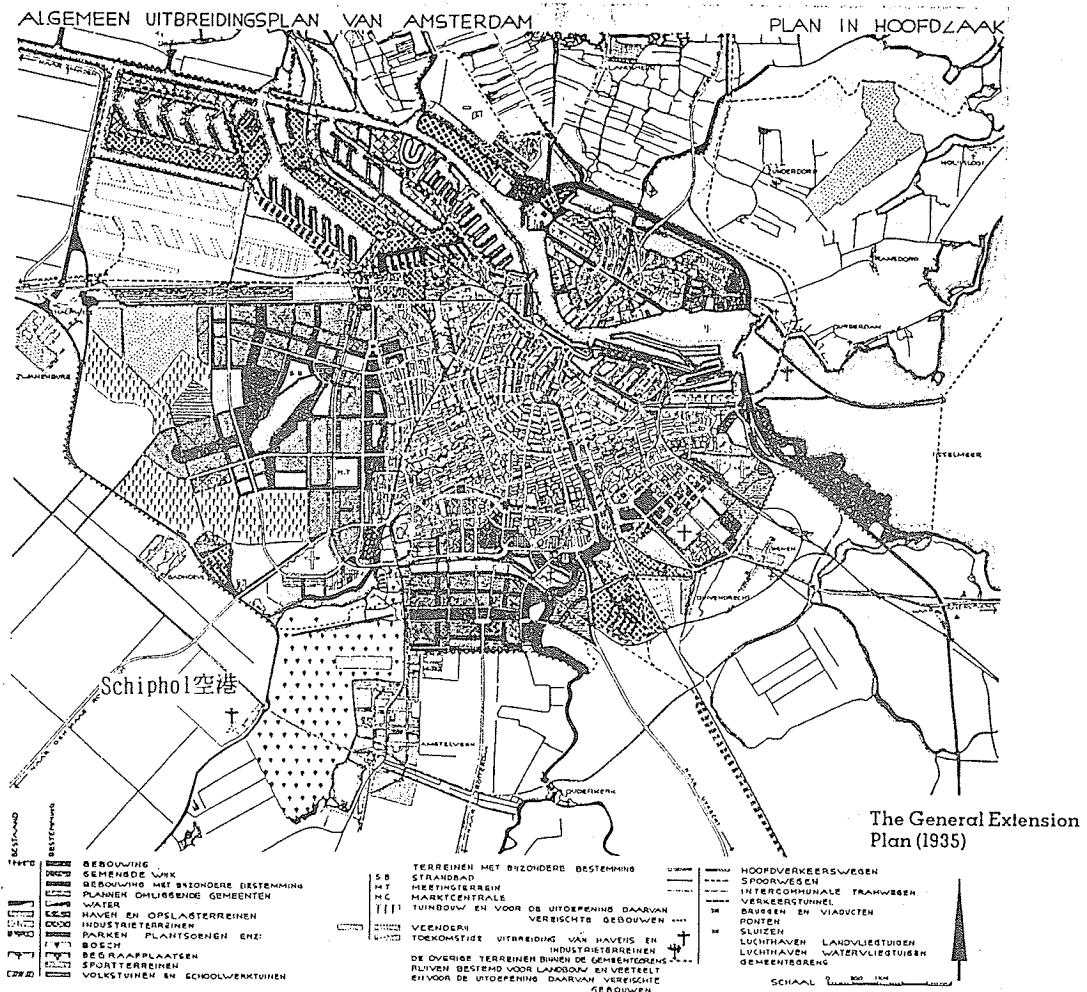


図18 1935年のアムステルダムの総合都市計画

出所 文献2

北西に港湾・倉庫・工業地帯、西には人工湖を中央に置いて公園と住宅地、南西にSchiphol空港と森林、南東に住宅地が配置されている。

1958年、1959年に北郊（工業地帯）、南東郊外（大規模ニュータウン）が追加され、外郭の高速道路・高速鉄道が整備され、今日に至る。

この計画は2000年の人口フレーム（96万人と想定）をもとに雇用、都市の機能を検討し、土地利用、都市施設を総合的に計画している。港湾、空港、大公園、工場地帯等を配置し、土地利用のゾーニングを行っており、まさしく現代の都市計画（マスタープラン）の手法が採用されている。

その後、アムステルダムはこの1935年の計画に基づいて約40年間、都市建設が続けられてきた（1958年、1959年に北郊、東南部の開発計画が追加されている）。この結果、スキポール空港や郊外の大公園（約900ha）が整備され、住宅用地（1地区は約1万戸）が計画的に建設してきた。

このようにスプロールなしに計画的に住宅供給とインフラ整備を進めてきたことは評価してよい。しかし、1940年代以降、建設された住宅団地は確かにさまざまな都市施設は整っているものの、1920年代のアムステルダム派の集合住宅の街並みのような人を引きつける魅力に欠けているのはどうしてであろうか？

1930年代以降、欧米や日本の機能重視の都市計画、ニュータウン建設が忘れ去ってしまった都市の造形美の価値を改めて教えてくれるのが、1917年のPlan "Zuid"であるといえよう。

注

- (1) 南郊市街拡張計画の名称について、アムステルダム市都市計画局はオランダ語、英語で次のように記している〔文献 1), 2)〕。
- Het Uitbreidingsplan-Zuid van H. P. Berlage, vastgesteld in 1917.
The Extension Plan "Zuid" by H. P. Berlage, which was approved in 1917.
- Zuidとはオランダ語でSouth(英語)、Süd(独語)を意味する。
- また文献 3) は、The Southern Extension of Amsterdam; Planner : H. P. Berlage と記しており、文献 4) は次のように記している。
Amsterdam acquired large tracts of land……, especially in the southern part of the town to carry out an extension scheme projected by Dr. Berlage.
- (2) J. G. Van Niftrik の職について文献 2), 8) は City architect と記している。これを仮に建築技師長と訳した。
- (3) ヘンドリック・ペトルス・ベルラーへ
Hendrik Petrus Berlage (1856-1934)。
それまでの様式建築を克服し、自国の伝統と風土に合った建築をめざしたオランダの近代建築の祖である。レンガ壁の使い方は後にアムステルダム派の建築の基をつくった。

参考文献

- 1) Dienst Ruimtelijke Ordening van Amsterdam, "De Ruimtelijke Ordening in Amsterdam", Amsterdam, 1983.
- 2) Amsterdam Physical Planning Department, "Amsterdam, Planning and Development", Amsterdam, 1983.
- 3) Arnold Whitlick, "European Architecture in the Twentieth Century", London, 1950.
- 4) International Federation for Town and Country Planning and Garden Cities, "International Town Planning Conference Amsterdam 1924, Part II Report", Amsterdam 1924.
- 5) Amsterdam Road voor de Stedebouw, "Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 Jaar 1935/1985", Amsterdam 1985.
- 6) Dedalo Carasso, "A Short History of Amsterdam", Amsterdam Historical Museum, 1985.
- 7) "Amsterdam School", Amsterdam Historical Museum, [unknown].
- 8) Guus Kemme, "Amsterdam Architecture", Amsterdam, Uitgeverig Thoth, 1987.
- 9) Hans Laumanns, Amsterdam — An Example of Open Space Orientated Urban Planning?, "Garten und Landschaft" 1/84.
- 10) A. M. van de Waal, "Amsterdam, Toen en Nu", Amsterdam, H. D. Pfann, 1974.
- 11) レオナルド・ヴェネヴォーロ著、佐野敬彦・林寛治訳、第3、4巻、相模書房、1983年。
- 12) ボエルヂ「歐米各国に於ける都市計画並に地方計画に関する実行上の難点及其の打開策(5)」『都市公論』13巻1号、1930年。
- 13) 『新建築』1991年1月臨時増刊(建築20世紀 Part I)。