まえがき

最初にヴェネツィアを訪れたのは，2000年9月ベローナからミニバスに乗って，ローマ広場に着いたときである。総勢6名の同乗者とともにまだ日差しの強い季節，イギリスの風景画家ターナーが描いた構図を求めてヴェネツィアを訪問した記憶が昨日のようによみがえってくる。

以来，18世紀のヴェネツィアを描いた画集と資料を収集しはじめたが，写真のように描いた風景画がおびただしい数あつまり，画家への関心は強くなった。画家の名前はカナレット，ターナーが崇拝した画家であり，ヴェネツィアの市街地の景観を中心にカプリッチョ（空想的風景画）を含めて約500点以上，その他スケッチ，エッチングの類を含めると約700点以上の作品を描いていた。いわば18世紀の代表的な風景画家であって，ヴェネツィアを紹介する現代のガイドブックや各種の表紙を飾っているのが，カナレットの絵画に多いこともわかってきたのである。

現在でもイタリア，イギリス等では，カナレットを紹介する本が刊行されている。しかしながら日本ではカナレットに対する関心は低く，ほとんど知られていない。私が調べたのは，画集から拾い出したごく一部の絵画である。本書は，カナレットの絵画を基本にすえていることから，美術書と思われそうであるが，もっと幅広い観点から風景画をとらえている。カナレットは，都市の街並みを透視図のように描いている。しかもヴェネツィアを素材に。私どもが都市・建築分野で取り扱う景観デザインの，格好の素材である。

カナレットが描いた絵画を「景観デザイン」の観点から読み解いて，ヴェネツィア空間の再発見に寄与したいと思いとりまとめたのが本書である。ただ，長年の大学生活の「ヤな」習慣が抜けないために，「私」がでしゃばり，読者の自由な思考を妨げることを，あらかじめお断りする。

国際観光統計によると，日本からイタリアへの訪問客は，かつてヨーロッパの中ではトップ，1996年には128万人を記録したが，2006年では28万人までに減少して，ヨーロッパの中ではドイツ，フランス，スイスに抜かれて第4位となっているという。理由は定かではないが，少なくとも従来の買う，食べる，遊ぶだけの観光スタイルのイタリア旅行では困難である，という答えがでている。

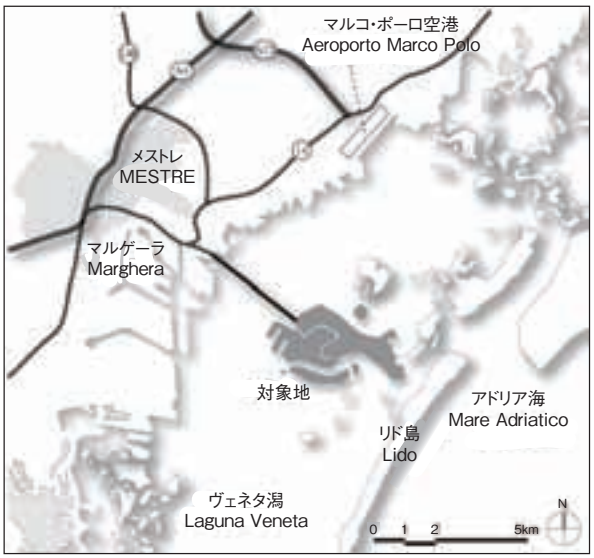
日本側もそうであるがイタリア側も，相変わらず観光業者の深みのない案内ではリピータは発生しない。それが，ヴェネツィアにすべて当てはまるとは思えないが，現在のヴェネツィア観光の一面であることに違いはない。日本側旅行業者のツアーのメニュを見ると，ヴェネツィアの見学日はわずか0.5日～1日で，ゴンドラとサン・マルコで時間をつぶすのである。新たな訪問の目的があるはずなのに，それに対応しているようには思えない。

本書によって，景観デザインの観点からヴェネツィアへの新たな発見の旅に，向かわれることを祈念している。

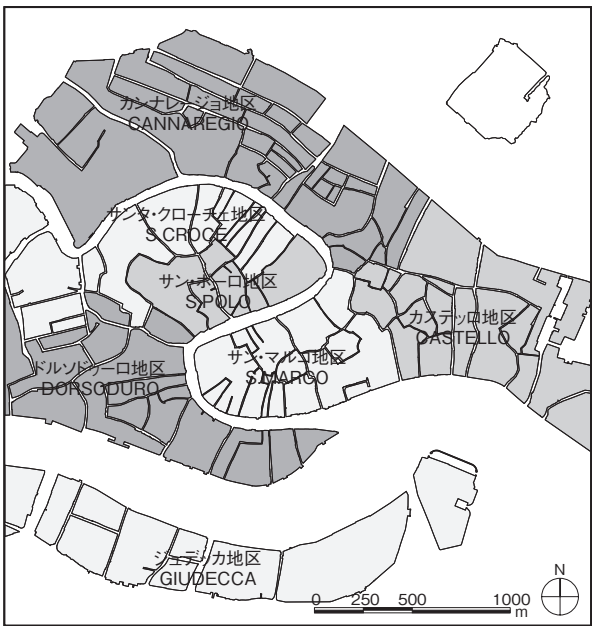
2010年　春

萩島　哲

第１部
ヴェネツィアを読むにあたって

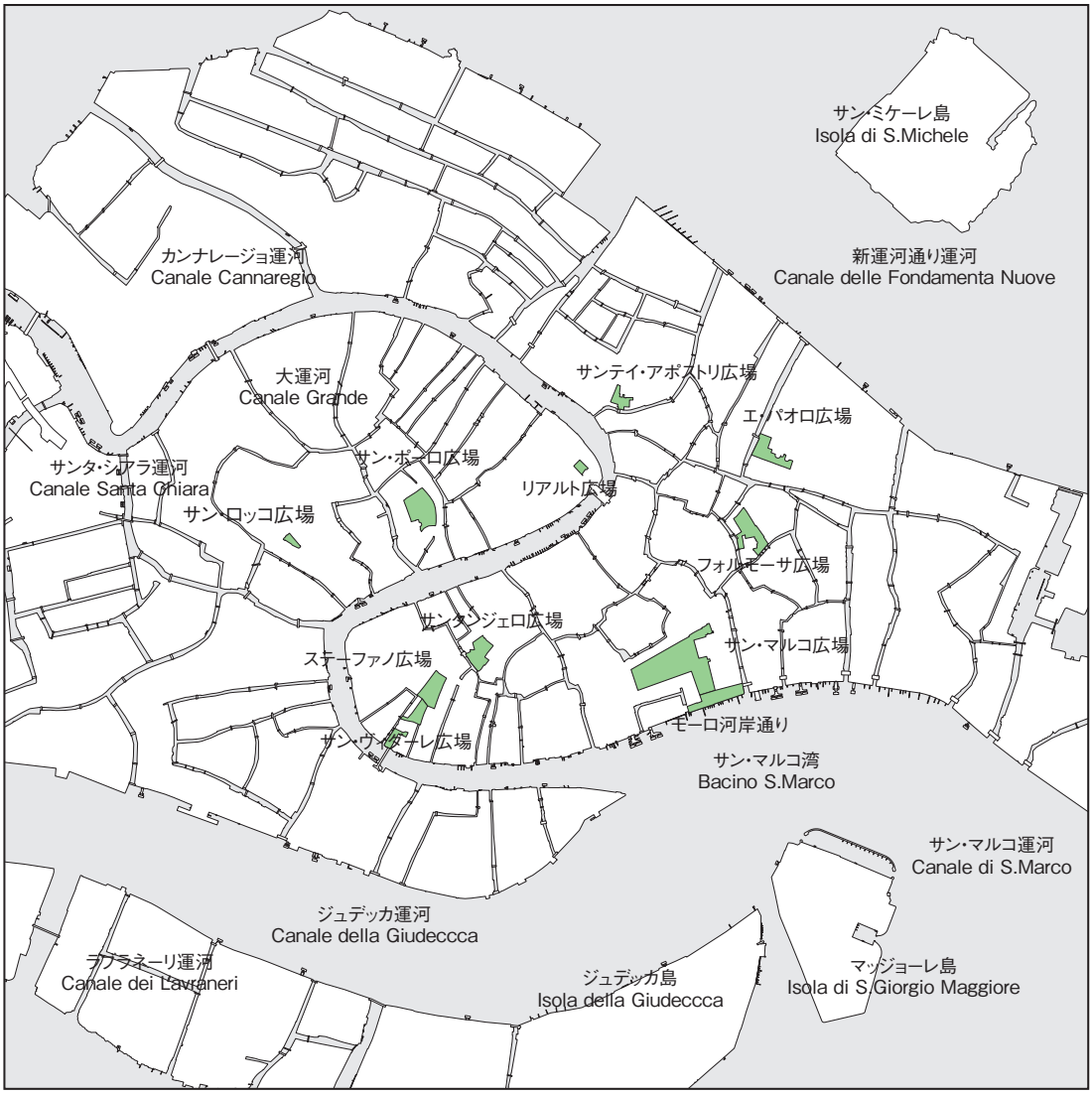


図◇広域図



図◇行政区域

第 2 章　描かれた広場景観

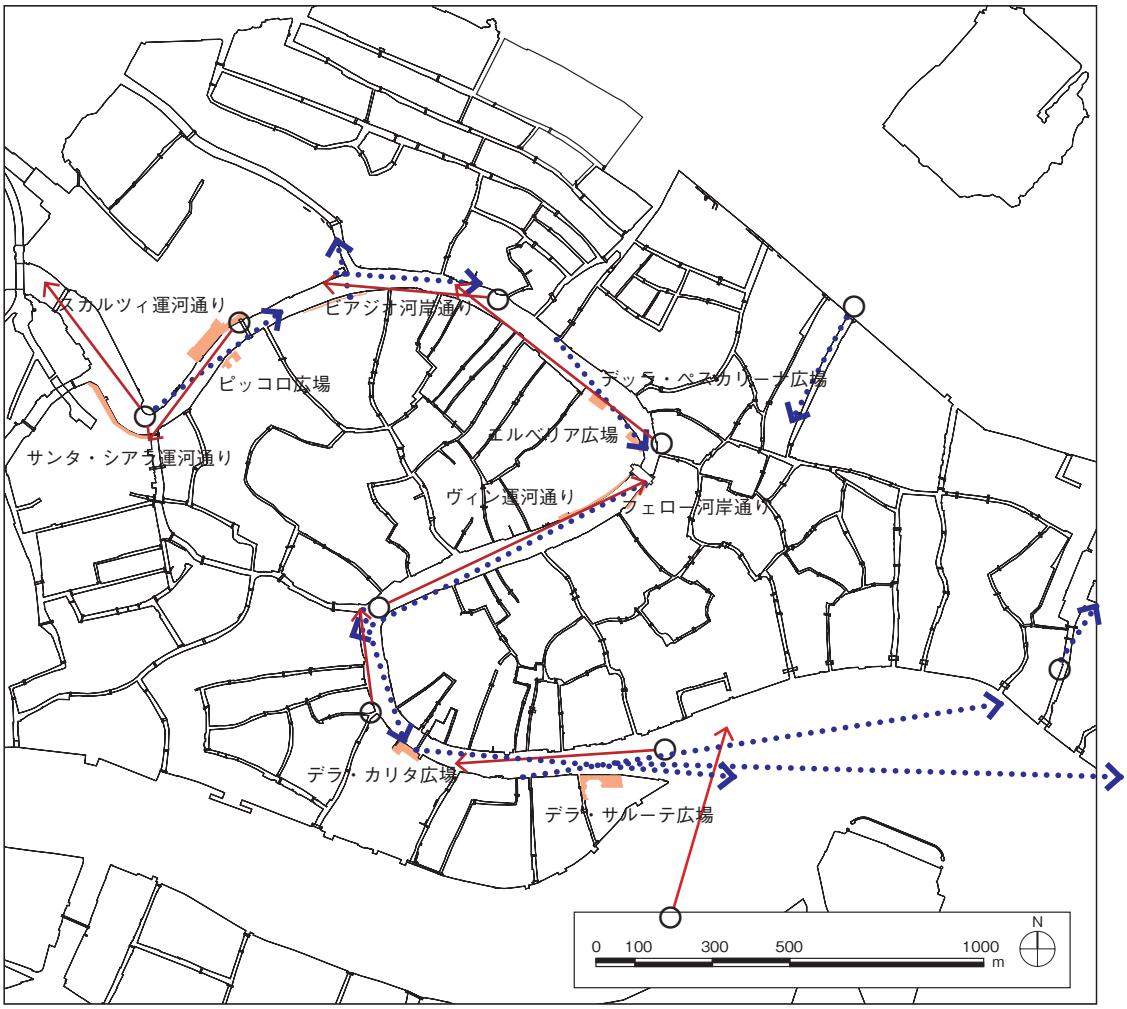


図◇ 2.0.1　調査対象の広場の位置図

カナレットは，「祭」や「宴会」を抜きにした他の主題，つまり「風景」を描いた最初の画家である。ヴェネツィアの市街地，運河さらには周辺の本土へ出かけては多くの風景画を描いた。ロンドンに滞在してはロンドンの市街地の風景を描き，生涯で700点以上の絵画を残した[2)]。

その中にあってカナレットは，ヴェネツィア最大の祭であった「海との結婚」ブチントーロの絵画を 12 点描いている。12 点が多いのか，それとも少ないのかは，判断に苦しむところで

第 3 章　描かれた運河景観



図◇ 3.1.0　描かれた絵画の視線方向図（上りは赤色，下りは青色）

3.1　水辺の祭り

ヴェネツィア祭事に「海との結婚」と並んでもう 1 つ重要な祭事がある。「レガッタ・ストーリカ（歴史的レガッタ）」である。当初このレガッタ・レースは，ヴェネツィアの乗組員の職業を賞賛する祭事として機能したが，今日では大運河の機能を鼓舞するものとなった。

1423 年，ヴェネツィアには約 36 000 人の乗組員や船大工が働いていた。当時のヴェネツィア人口は約 15 万人と推定されるので，その中で乗組員の比重はきわめて高かった。この「レガッタ・ストーリカ」は，14 世紀当初「祝祭の花形はなんと言ってもレガッタだろう。……ヴェネツィアの民衆はこの競技を通じて天職

第５章　複数の視点場，視点移動

カナレットは，「絵を構成する場合，元となるもの（実際に見た建物などの要素）を左あるいは右に配したり，あるいは近くあるものをより遠くに見えるように修正している。建物の周りを回って，直接に目に見えないものを付け加え，大運河のカーブを修正し，背景に遠景を付け，屋根ラインを変更し，構造や建築物を単純化する……」[1)]。

確かにリアルで精緻に描かれていると思って絵画と実景を比較してみると，その違いに驚く。また，視点場が存在しないけれども視点場を上げる傾向も，指摘されている。その理由として「グランド・ツアーで訪れた旅行者の意向に沿うように，カナレットは修正を加えたのではないか」[2)] と考えられている。

実際に私が調査対象とした 58 点のうち，明確に複数の視点場から描かれたと推定できたのは 20 点であり，少なくない。なぜに，カナレットは複数の視点場から 1 枚の絵画を描いたのであろうか。当時の透視画法の完成から見ても，カナレット自身が未熟であったという指摘はあたらない。すでに 1570 年代には，2 点透視画法によって教会内部が精緻で完璧に描かれていたし，正確に描かれた絵画は数多い。相違した点を指摘する意見は，確かに妥当性を持っている。

その理由はいかように考えるべきであろうか。批判をつぶさに検討すると，先の指摘の延長線上で議論されていることは，総じて「創意・工夫に一貫性がない」[3)] という指摘に止まり，複数の視点場で描く理由を明らかにするような系統的な議論がない。

景観デザインという立場から，これらの視点場の移動について，その理由を整理しておきたい。

5.1　運河景観における視点移動

まず運河景観を取り上げてみよう。

▶ 5.1.1　視点場空間の特徴

運河景観を描いた絵画は 28 点で，そのうち複数の視点場から描いた絵画 7 点である。運河沿いの通りと運河沿いの広場が，視点場として多数選ばれている。視点場の移動先は，運河沿いにあるこれら街路と広場で行われている。表 5.1 に概要を示す。

▶ 5.1.2　視点場移動による景観効果

複数の視点場から描いた絵画 7 点は，そのうち 2 つの視点場で描いたのが 4 点，3 つの視点場で描いたのが 2 点である。

2 つの視点場で描いたのか，3 つの視点場で描いたのかは，構図上の差異は少ない。その視点場の移動を，詳しく見ると，移動のパターンは，次の 2 つに分けることができる。

(1)　Ⅰ型（パースペクティブの強調）

まず，主たる視点場において絵画の全体像を構成し，次に従となる視点に移動した後，その部分の壁面のディテールをより細かく描き，そ

第 3 章　運河空間の水際線

絵画の中の「描かれた運河」も美しいが,「現実の運河」も美しく，その美しさをより美しく見せる工夫，またそう見せる場所が存在する。カナレットは, 漫然と運河を描いたのではなく，視点場と構図を選択して描いた。

3.1　大運河空間のプロポーション

街路空間のプロポーションを示すのによく用いられる指標は，街路と両側の建物高さの比，*D/H* である。かつてヴェネツィアは，船舶を中心に経済は成立し，運河が幹線道路の役割をし，経済の大動脈であった。この大運河を街路とみなして，運河幅員と両側の建物高さの比（*D/H*）を計測し，運河空間のプロポーションを考えてみよう。

これらの計測値は，現在の建物をもとにした値であり，当時の運河空間のプロポーションを推定するための参考値として考えたい。

▶ 3.1.1　運河沿いの建物高さ，運河幅員

(1)　運河沿いの建物の高さ

運河沿いの建物のパノラマ写真（図 3.1.1）と地図を用いて，大運河沿いすべての高さをおおまかに見ておこう。建物の高さを，6 ～ 12m，12 ～ 18m，18 ～ 30m の 3 つに区分し，その結果を図 3.1.2 に示した。

運河沿いの両側の建物の高さは，すべて 30m 以内であり，逆に 6m 以下の建物はほとんど存在しない。最も数が多いのは，12 ～ 18m の範囲の高さの建物であり，大運河沿いに一様に分布している。多くは，邸宅として建てられたものである。次に多いのは，18 ～ 30m の範囲の高さの建物である。これも，大運河沿いに一様に分布しているが，運河の北西方向はやや少ない。規模の大きい邸宅や教会，商館建築などがその内容である。

6 ～ 12m の範囲の建物は低いものに分類され，これらは，住宅として建てられたものであ

図◇ 3.1.1　計測に使用したパノラマ写真（一部）[1)]

第４章　描かれた景観デザインの解読

今まで取り上げてきたカナレットの絵画の中には，今日でも十分に活用できる「デザイン手法」が描かれている。

4.1　視点場や視対象としての段差・階段

ヴェネツィアという都市には，さまざまな空間的な工夫が見られる。

カナレットが描く際に視点場や視対象として利用した知恵の１つに，階段・段差・レベル差である。カナレットは，これらヴェネツィアのさまざまな階段やレベル差を，構図の一部に印象深く取り入れている。

ヴェネツィアにおける段差は，大きく５つに分けることができる。階段状の護岸の「段状護岸」，広場や街路がそのまま船着場になる「構造的船着場」，そして「アーチ橋」，「建築物の玄関・基壇」，「モニュメント・井戸の基壇」などの段差である。何故「構造的船着場」を取り上げているかというと，大運河上には杭を立てただけの船着場も，多く存在し，その違いを浮かび上がらせるためである。

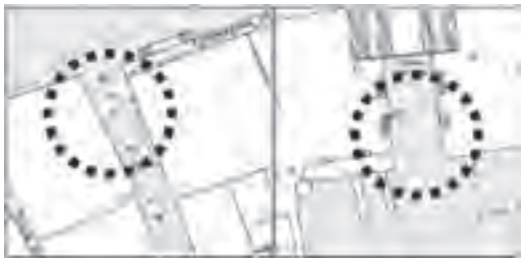
このうち「構造的船着場」は，さらに４パターンに分類できる。船着場の平面の形状（凹型であるか凸型であるか）と，水際へのアプローチ方向（直交であるか平行であるか）との関係で表される。分類Ａ（平面：凸形，アプローチ：直角），分類Ｂ（平面：凹形，アプローチ：直角），分類Ｃ（平面形態：凸型，アプローチ：平行）と分類Ｄ（平面形態：凹型，アプローチ：平行）とおくと，分類Ｃ，分類Ｄは，絵画中に発見できないので，その平面図のみを図 4.1 に示している。

１日２回の潮の干満があり，この干満の差に対応するように階段状の装置が，いたるところに設置されている。それを転用する知恵が，カナレットによって描かれた絵画により，読み取れるのである。もちろん私たちは，今日でも見出しうる（図 4.2 参照）。

▶ 4.1.1　段状護岸

この段状になった護岸は，モーロ河岸やスキャヴォーニ河岸，リアルト地区のエルベリア広場等の大規模な広場や広幅員の街路上に存在している。これは，帯状に連続する大規模な船着場であり，また，親水性に富んだベンチとして腰を下ろすこともできる。

図 4.2（a）にあげる例は，モーロ河岸通りである。河岸通りの幅員は，30m 前後であり，ここに全長 95.8m ほどの階段があり，踏み面 35cm，蹴上げ 17cm で，段数５段ほどの段状護岸が設けられている。この通りは，人通りも多く賑やかな空間となっている。



図◇ 4.1　構造的船着場Ｃ（左）と構造的船着場Ｄ（右）