平成25年3月22日

第65回　建設産業史研究会定例講演

『景観工学の発展と風景学の現在

ーデザインプロジェクトを中心にー』

東　京　工　業　大　学

名誉教授　中村　良夫　氏

松浦先生、大変ご丁寧な紹介をありがとうございました。松浦先生から、私が大学を卒業して道路公団に入って以来やってまいりました、土木を中心にした景観の話をしてくれということでした。今日ご出席の皆さんはご専門がずいぶん幅広いと聞いておりましたので、どういうところに焦点を合わせたらいいか、正直よく分かりませんでした。一応何か話のタネを用意してお話し申し上げます。それに従ってそれぞれのご関心からご質疑をいただければ、話を膨らませていきたいと思っております。

お手元に事前にお配りした目次と講演の題目のパンフレットには「景観工学の発展と風景学の現在」となっております。

道路公団が生んだ道路景観工学

景観工学の話題からとくに、土木構造物のデザインを中心にした話をいたします。私たちの研究の内容も時代とともに次第に広まってまいりました。公園のデザインとか、あるいは水辺のデザインとかいうのは土木構造物という考え方では収まらない部分がずいぶんあり、もう少し広く、風景学という一般市民にも関心を持っていただけるような勉強をしてまいりました。ですから、言ってみれば景観工学の一番原論になるような部分が風景学だと思ってもらえばいいわけで、文科系の学問を取り入れた景観論になります。そういうことでおおよその領域を最初にご説明申し上げ、あとは実例でいろいろお話し申し上げたいと思います。

あまり理屈っぽい話ばかりしても分かりにくいと思いますので、最初に私がやってきた内容をそのままお話しいたします。私は昭和38年に大学を出て道路公団に就職し、東名高速道路の設計に携わりました。そのときに土木構造物、しかも巨大な土木構造物である高速道路の景観を現場の実務として担当することになったのが出発点でございます。ああいう大きな構造物に景観的な考えを持ち込むことに私は大変興味を持ち、それが私の勉強の発端の一つになったのです。その話から始めるわけですが、そこに行く前段階で少しお話し申し上げておきたいことがあります。

今日最初にお話し申し上げるのは、日本の高速道路の景観設計はドイツの高速道路の景観設計から学んだという話です。そもそもヨーロッパでは、高速道路にしても都市にしても景観として設計するという考え方がどのように出てきたのか、そのいきさつをお話しします。

景観という考え

ヨーロッパの言語ではlandscape、フランス語ではpaysageという言葉は、日本では普通、景観とか風景とか訳しておりますが、結論から申し上げると、これはもともと風景そのものを言うのではなく、風景画を意味する言葉だったと言われています。landscapeというのは額縁に入った風景画です。したがって、それは絵画史の概念と言ったらいい。絵画の歴史の中で風景画というものが出始まったのはルネサンスのやや後期で、最もそれらしきものが出始まったのは16世紀ぐらいではないかと思います。オランダ、イタリアあたりに風景画というジャンルが出てまいりました。それが特にオランダの場合にはルイスデールのような田園の風景画です。

そういうものをlandscapeと言いました。中世オランダ語ではlandschapと言ったそうです。英語でfriendshipという言葉があります。friendは友達という具体的な名前ですが、friendshipは友情とか抽象的な名詞です。同じようにlandscapeはland（大地）という言葉の抽象名詞ですから、「大地らしさ」「土地らしさ」を意味します。それがlandscapeの語源だそうで、それは「風景画」を意味したわけです。

要するに、いま我々が見ている田園の風景を風景画という、美的対象として見るということが始まったのが16～17世紀でした。それは革命的なことで、それよりも前には、大地のありようを美的

対象として見るという考え方はあまりなかった。「美しい大地」という概念はなく、「良い土地」という概念はあったと言われています。良い土地というのは、作物がたくさんできるとか、住みやすいとか、そういうことでしょう。しかし、あるとき人類が、美しい大地、つまりlandscapeというものに目覚めた。そのように出てきたわけです。これは大事なことで、環境の見方は絶対的なものでなく歴史的産物として変わっていくということです。

東洋は東洋で全く違う道をたどってきたのですが、今日はあまり時間がありませんので、ヨーロッパの話に限ってドイツから輸入したlandscapeの話をします。

そのようにして大地の美的価値というものに人類が目覚めたのがルネサンスの後期です。したがって、そのときはlandscapeを設計するという考え方はなかった。それが一部ローマの都市で、都市の中の広場や道路を美的な形で設計しようという考え方が比較的はっきり出てきたのが、17－18世紀のバロック時代だと言われています。美しい広場をつくり、そこから真っすぐ延びるような道路のパースペクティブ、透視図的な形を楽しむ。そういう形が出てきたのが、バロック時代のローマであったのです。

ローマにピアッツァ・デル・ポポロという広場が今でもありますが、そこに行くと広場から放射状に3本の直線道路が延びています。それはバロック的な都市の景観を考えた、最初の道路だと言われています。バロック時代に都市の形を美的に設計するという習慣ができたわけです。

しかし、それをもっと大規模に都市の景観という形で実現するのは遅く、19世紀の半ば以降と言っていいのではないかと思います。19世紀の半ば、皆さんご存じのようにパリでは、ナポレオン三世から抜擢されてボルドー県の知事をやっていたオスマンという行政官がパリに呼び戻され、パリの大改造をやったわけです。そのときの基本的な設計思想の一つは都市景観ということです。堂々とした街路をつくり、そこに並木道をつくる。その焦点に都市の象徴的な建築物を持ってくる。そういう考え方です。

例えば、パリのオペラ通りなどは一直線の道路で、並木はありませんが、美しい街道があり、中心にオペラハウスがあります。シャンゼリゼはもう少し後ですが、やはり真っすぐで、並木道がある美しい街路で凱旋門が焦点になっている。見て楽しい美しい街というか、もっと言えば絵になる都

市、そういうものです。「絵になる都市」という考え方が一般になっていったのが19世紀なかごろ以降、産業革命進展期だと言っていいと思います。日本で言えば幕末以降で、そんなに古いことではありません。分かりやすい話で言うと、いま我々はヨーロッパへ行くと、大きな街にはどこもキリスト教の大寺院があります。パリで言えばノートルダム。ケルンの大寺院などはみんな堂々たる建物です。それは都市のランドマークとして美しく、シルエットが都市の中で目立っています。

あのようにして寺院の輪郭というものをはっきり見せようと思うと、寺院の前に大きい広場を取らないといけないのです。寺院は中世にできたもので、大体12世紀から13世紀です。その当時は、特に北ヨーロッパの大きなゴシック寺院の場合はお寺の前に広場があまりなかったようです。あれは信仰の対象で見る対象ではないですから、あまり大きな広場はなく、家がたてこんでいた。だから、そのシルエットを見ようと思うと、少し引きをとらないと見えない。写真をおやりになる方だとよく分かりますが、大きな建物の写真を撮ろうと思ったら、少し引かないと全体はカメラのファインダーに入りません。引くためには、そこには何もない広場をつくらないといけない。今はそうなっています。

つまり建築物を、見る対象、見て美しい対象、すなわち景観ということですが、そういう対象として見せるようになったのは近代的な習慣なのです。もともとは絵画の枠の中に入っていたlandscapeが、現実の空間に少しずつ入ってきたと考えていいのではないかと思います。

ところが、田園地帯でそういうことをやろうと思うとなかなか難しいのですが、恐らくそれを最初に、最も大規模にやった一つの例が高速道路ではないかと思います。平地の高速道路だと、2キロとか3キロぐらい遠くまで見えます。少なくとも1キロぐらいは完全に見えます。そこにいわゆる線形、道路の形が見えて、周りに山があったり、丘があったり、川があったりする。その全体を、一つの人間の意思で美しくしようというのは実に難しいことなのです。

景観としての高速道路

それにやや匹敵するものが過去にあったとすれば、ベルサイユ宮殿のような王侯貴族の庭園

で、宮殿から1キロ先まで庭園として庭の中に囲まれています。これは私有地ですから、中に立派な運河をつくるとか木立をつくるとか、完全にコントロールをすることはできますが、高速道路は何百キロも続くわけです。ドイツでも今は1万キロを超えていると思います。それを景観的な対象として設計するのは並大抵なことではありません。しかし、ドイツの場合はそれを実際に行い、かつ技術として理論化したわけです。それがどういういきつさであったかという話から始めたいと思います。

話が本題に戻りますが、日本の高速道路は昭和30年代の中ごろからいろいろな企画などを始め、私が道路公団に入った38年には名神高速道路の尼崎－栗東間が開通し、すぐに東名高速道路の設計に入っていたわけです。その時代に、まさに建設産業の歴史の上で重要なことだと思いますが、いわゆる景観、もう少し広く環境と言ってもいいでしょう。大型の土木構造物の景観を中心にする環境問題、今の言葉で言えばエコロジーの考え方を推し進めたモチベーションが二つあったと思います。

ドイツの高速道路はなぜそういう景観、エコロジーに強い関心を持っていたかというと、戦争中にすでにそういう技術がほぼ完成していました。例のナチス政権の時代、高速道路の最高責任者であったトード博士の書いた文章などを見ると、高速道路はゲルマンの国土の美しさというものを最高度に発揮させなければいけないと、はっきり書いてあります。これは単なる能書きではなく、それを実行に移す技術を開発したわけです。

このトード博士のイデオロギーの由来ですが、一つはもちろんエコロジー思想で、19世紀にヘッケルがエコロジーという学問を発達させたと言われています。ドイツの高速道路はエコロジーの歴史の流れをくんでいる。

もう一つ、「一国の文化の基礎である国土の景観」というトード博士の考え方はエコロジーだけではありません。ゲルマンの文化を尊ぶナショナリスムだと思います。当時、ドイツには「血と土の協会」というのがありました。人間の血と大地です。ゲルマンの血と土は純粋でなければいけないという、言うまでもなくナチスの国粋思想です。もちろん、これは戦後、評判の悪い政治思想であり、排外思想です。

しかし、そういう思想的影響があったにもかかわらず、それによって出来上がった道路景観の技術は、戦後の我々の世界にも有効なのです。これは不思議なことで、そういう技術が生まれた政治的背景にいろいろ問題があったが、あったとしても、そこから生まれた技術はちゃんと生き残るということです。これは歴史の皮肉ですが事実としてそういうことがあります。

さて、それでは道路公団はなぜドイツからそういう技術供与を受けたかというと、当時、日本の道路関係は、財源不足で世銀から借款をしたのです。新幹線もそうだと思います。借款したときに世銀から、「日本は高速道路の経験がないのだから、ちゃんとしたコンサルタントを付けるべきだ」と勧告されました。一つは土質、地盤工学関係のコンサルタントがアメリカから来ていましたし、もう一つは道路の環境設計です。特に、環境設計は幾何構造や景観と関係が深いものですから、クサヘル・ドルシュというコンサルタントが来ていました。

ドルシュ氏は、さきほど話したトードというヒトラー時代の高速道路総監の直系のお弟子さんに当たる人で、日本に頻繁に来て我々に教えてくれたわけです。今から50年以上も前です。これが道路公団が景観を熱心に勉強した、一つのモチベーションです。

いま道路公団という団体そのものがなくなってしまいましたが、少なくとも50年前の日本において先進的な役目をしたわけです。

もう一つ、道路公団がこういうことに熱心だった理由があります。皆さんはあまりご存じないかもしれないのですが、日本の歴史にとって重要なことなのでお話ししておきたいと思います。道路公団が昭和31年にできたとき、初代の総裁は岸道三さんという方でした。昭和37年の3月に現役でお亡くなりになるまで、道路公団についてはいろいろスケールの大きな指導をしたそうですが、その中の一つが「景観をしっかりやれ」ということであったのです。

私が38年の4月に道路公団に入ったときに、道路公団には審美委員会というのがありました。建設関係の専門の公団に審美委員会というのがあるのを僕は入って初めて知って、驚きました。委員会の会長さんは折下吉延氏、東大の建築学の岸田日出刀先生も委員であったと思います。特に、高速道路はドルシュがやっていましたから、一般有料道路の景観は審美委員会が担当していました。今でもその痕跡がはっきりと残っているのは天草五橋、パールラインです。あれは日本

道路公団の一般有料でつくったもので、アーチの美しい道路がたくさん残っています。あのようなものの景観を審議していたわけです。余談ですが、土木史研究の先生によれば天草五橋の図面はのこっていないそうです。残念なことです。

面白いのは、岸道三さんという人は鉱山技術者です。土木技術者ではないのになぜそういうことに関心があったのか。これは日本の建設産業の歴史の上で重要なことですが、あまり詳しいことは分かっていません。ただ、恐らく間違いないだろうと思うのは、岸道三さんは、近衛文麿内閣の総理大臣秘書官をやる前に満鉄の調査部と深い関係があった。じつはさきほど話した折下さんも満州鉄道調査部嘱託でした。そこで岸さんと接点があったとおもいます。ついでですが日本の新幹線の父になった十河信二氏もおなじく満州鉄道にいたかたです。この事実はなかなか重いのです。みな日本に帰ってきて昭和20年代は辛酸をなめたかもしれませんが、岸さんも30年代に入り高速道路を担当する道路公団の総裁になったときに、いろいろなことをお考えになったのでしょう。戦前から日本は弾丸道路の計画があったし、どうも満州でも弾丸道路はあったようですね。昭和15年ぐらいに『高速道路の線形設計法』という本がもう日本では出ているのです。小さな本ですが、見て驚きました。もう研究を始め、一部、測量を始めていたと聞いています。

満州にいた人たちが日本に帰ってきたときに、大陸仕込みの雄大な構想を持ち込んだということです。十河信二さんもそうです。十河さんは満鉄出身ですから、あそこで「あじあ号」などを走らせていたころをよく知っているわけです。「ああいうスケールの大きな技術を本土ではもうできない。内務省の官僚機構の中では無理だ」と思い、満州に夢をかけた人がたくさんいるわけです。そういう人たちが十河信二さんや岸道三さん、折下さんです。

岸さんは日本の高速道路をやったときに、名神、東名を全部6車線でつくれと盛んに主張したそうです。私が38年に入ったときもまだそういう余韻が残っていて、高速道路は全部6車線でつくるべきだと主張するエンジニアがずいぶんいました。結局は東京－厚木だけで我慢せざるを得なかった。のちに御殿場－山北のところを6車線化しましたが、最初からやっておけばよかったという悔いは、技術者には強かった。結局、それは第二東名までつながっていくのだろうと思います。

それだけではなく、岸総裁の美意識はどこから来たのか。私もよく分からないのですが、満鉄の

中にはそういう雰囲気があったと思います。満鉄が租借していたのは鉄道の線路だけではなく、駅の周りの土地も全部租借していました。そこに当時としては斬新なヤマトホテルのような社交の場をつくっているし、それから街路が大変美しい。先ほどお話ししたバロック型の街路はパリ、ウィーン、ベルリンではもう出来上がっていましたから、それを東洋に初めて持ってきたわけです。つまり、都市は美しくなければいけない、国土開発は美しくなければいけないという思想は、そこから来ているのではないかと私は推察しています。

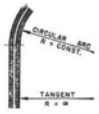
これは間違いなく後藤新平さんの見た夢です。その遺産を満州で見て、戦後、日本に戻ってきた人たちの中にそういう思想を持った人たちがいて、岸さんも総裁になったときに若い人にそれを吹き込んだ。一方では、ドルシュが世銀の要請で来ていた。その二つの要因で、道路公団の中には道路景観に熱心なエートスが生まれたわけです。

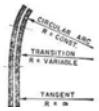
今日はこの話はそのぐらいにいたしますが、やはり日本の国土の歴史を考える上で重要なことで、いずれもう少し専門的に研究されるべき問題ではないかと思います。こういう話は本当に前置きかもしれませんが、建設産業の歴史にとって重要なので、ご関心のある方にぜひそういうことを研究していただきたいという趣旨を込めて、少し時間をかけて申し上げたわけです。

道路景観の技術

さてそれでは、実務の内容をお話しいたします。

ドイツの道路景観の場合、単に道を美しくするという抽象的なものではなく、景観の設計を技術化したところが重要です。これははっきりとした幾つかの技術的な内容を持っています。道路の幾何構造をご存じの方には常識ですが、平面設計の中で直線から曲線（円）に移るときに、途中に曲率が徐々にかわる緩和曲線を入れます。そうすると、直線から曲線へ滑らかに移行できます。上から見ているとあまり違いが分かりませんが、実際に運転手の位置から見ると、緩和曲線の入ったほうは明

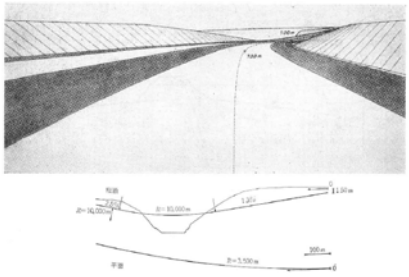


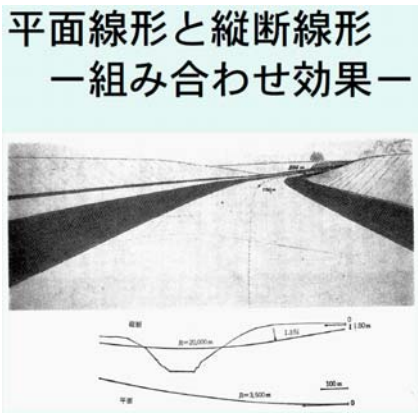


らかに柔らかく、滑らかな形をしています。これは緩和曲線が入っているからです。

緩和曲線としてクロソイドと言うらせん曲線を使用するのが、ドイツのアウトバーンで考えた一つの技術的な進歩で、これを縦横に使う。できれば直線をなくしたほうがいいのだという考えです。当時の図面を見てみると、名神高速道路は直線部分がかなりありますが、あとから設計された京都から名古屋間は直線が少ない。もっと古い道路では折れ線の連続で概要を描いておき、直線の交わったところだけ短い円を挿入するというやり方ですが、クロソイド曲線を使うようになってから、円を幾つか描いておき、円と円をクロソイドで結んでいきます。だから、全部曲線だけです。そういう設計方法をすると、地形の中に道路の線形がうまくなじむわけです。あまり地形を切ったり貼ったりしなくてもいいように、なめらかに収まる。そういう理屈です。

それは簡単な理屈ですが、細かい話をすればいろいろなことがあります。これを見ていただければ分かります。話が少し細かくなりますが、ここにこういう右に行く曲線があります。これは縦方向の縦断線形と言われているものです。道路というのは、上から見たときの曲線と、プロフィールと言われている横から見た曲線の組み合わせで出来上がっている三次元曲線です。三次元曲線のときにこれで見ると、この辺がどのようになっているのか分かりにくいわけです。

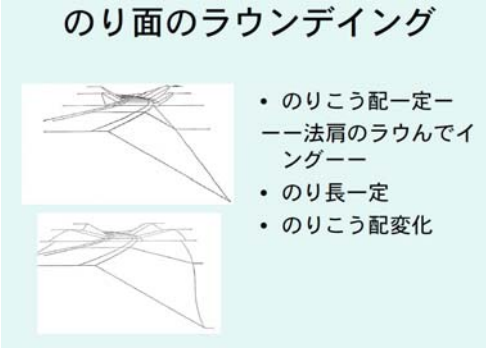




こちらと比べるとこちらのほうが、この辺がどうなっているか分かりやすいでしょう。もう一つのほうは、この辺がちょっと分かりにくい。分かりにくい理由は、縦断曲線の曲線の半径が小さすぎるからです。縦断曲線の半径をもう少し大きくすると、これが見やすくなります。話が少し細かすぎるかもしれませんが、平面の線形と横から見た曲線の組み合わせを変えると見え方が変わってくるのです。もともと三次元の曲線ですから当然、そういうことが起こるのです。これはほんの一例にすぎません。

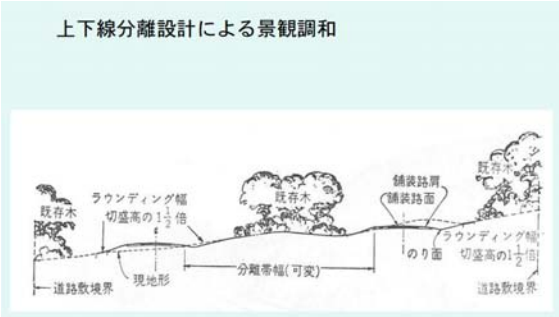
こういう線形の設計を細かくやりました。特に、クロソイドを使うことになると座標計算が難しくな

ります。当時、昭和30年の後半はまだ電子計算機が十分普及していない時代で、線形設計の座標計算でクロソイドを使うのはかなり困難なところがありました。東名ではそれが全面的に行えるようになった。それから、空中写真測量がやりやすくなった。そういう二つの技術進歩があり、全体に言うと、東名高速道路のほうが名神高速道路よりも線形は滑らかになっています。

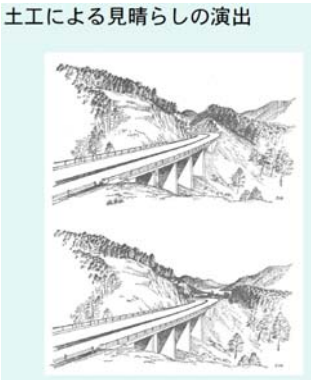


　これがどうしてもお教えしたかった一番大きなことですが、それ以外に例えば、法面をもっと柔らかくラウンディングするというやり方があります。

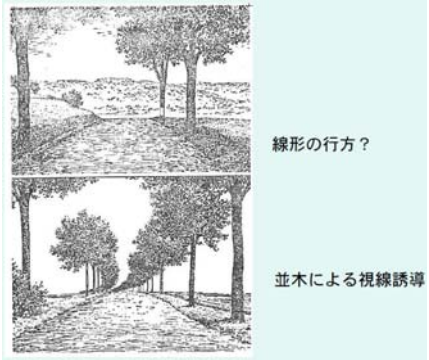
　法面の目立つところを柔らかくラウンディングし、法面の人工的な形を消してしまう。そういうやり方がありました。それから、上り線と下り線を分離して設計すると地形になじみやすくなります。



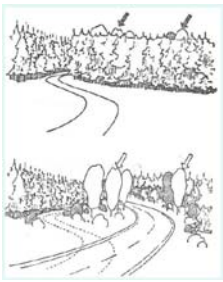
日本のような地形の場合にはこういうことをいろいろやってもなかなかうまくいきません。御殿場ー山北のような地形の厳しいところは上下線が分離設計になっていますが、それでもまだ法面の目立つところがたくさんあります。このようなやり方をずいぶん勉強しました。また、土工の一部を取り除き、向こうにランドマークを見せるようにしたアメリカの例とか、いろいろやっています。



　それから、道路のクレストと言われるところに行くと、道路の向こうの線形がどうなっているか分からないことがあります。そういうときに、これはドイツから輸入された思想ですが、並木を付ければ、向こう側は道路が左に曲がっているのが分かります。このようにして、植栽を利用して線形の欠陥を補ったりします。植栽を使えば周りの景観になじみやすくなりますから、周りの田園風景によく合う。なお



かつ、ドライバーにとっても大変都合がいい。こういう植栽をうまく使う方法を教えてくれました。

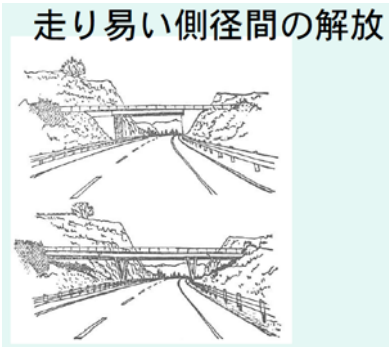


森林伐採とランドマーク

また、森林の中を伐採しながら線形をやっていくときに、ランドマークになるような立派な木はあまりバサバサ切らずに残しておけば、周りと調和したいい道路ができる。こういう森林地帯の植栽をうまく使う方法のマニュアルなども出来上がっています。これはその一例にすぎません。そのようにして線形というものと土工、それから植栽をうまく組み合わせながら周りの景色をつくっていくべきではないかという、細かい話がいろいろあります。

実は、そういうことを書いた本があります。ドルシュさんよりは少し若いと思いますが、ハンス・ローレンツさんという人がドイツの戦前からの道路の設計思想やlandscapeの設計思想をまとめた『道路の線形と環境設計』という立派な本があり、40年代に私と中村英夫先生とが中心になって翻訳をしました。鹿島出版会から出たこの本は今なかなか手に入りません。大きな図書館にはあるいはあるかもしれませんが、道路の景観とエコロジカルな設計に関して、この本よりも詳しい本はいまだにありません。ですから、もしご関心の向きにはぜひお読みいただきたい。いま皆さんにお回しします。

ローレンツさんはずっとドイツの公共事業省におられて、定年になってからその本をおまとめになったのですが、残念ながら、その本の出版が終わったときにはもう亡くなっておられました。私どもの高速道路に関するlandscapeの最良の師匠であります。私も翻訳に参加したのですが、申し訳ないことに翻訳の文章があまりよろしくない。これはひとえに私の責任でございますが、しかしすばらしい図版がたくさんあり、内容を読まなくても図版だけで分かるようになっています。



それから、橋梁とか、高速道路の上のオーバーブリッジと称するものは、なるべく側径間を開放したほうがスパンが短くて走りやすいとか、そういうことを教えてくれました。走りやすさと橋の形状とは関係があるというようなことは、我々は考えてもみなかったので驚きましたが、言われてみればなるほど

そうで、いま東名、名神はほとんどこうなっているでしょう。側径間があいているところがある。あれは当時の影響をそのまま引き継いでいるわけで、誠にもっともな設計の技術だと思います。

結論としては、どういう方法でも道路が周りの地形になじんでいればそれでいいわけです。例えばこれなどは、総合的に考えたらこんなふうにやりなさいよというものです。ドイツの地形はフラットな谷で、日本の谷のようにV字ではないものですから、我々から言えばやりやすい土地ですが、それでもよく見るとここに川が流れていて、川の周りにポプラの並木がある。これがlandscapeの基本的な形状です。開けた谷に小さな川が流れていて、ポプラの並木がある。この形をなるべく崩さないほうがいいわけです。ところが、これはあまりよろしくないやり方です。直線を多用した道路で、この形が崩れています。だから、表面排水はここに取ってしまう。これはもうやめてしまい、これを排水口にしています。この設計はどうなっているかというと、道路をつくる前の基本的なlandscapeのストラクチャーはそのまま残しています。しかし、川は元と同じ流れ方ではなく、このように流れるけれども、この形はそのまま残している。それから、この線形は直線ではなくS型のクロソイドが入っています。なおかつ、この部分の中央分離帯は細いのですが、こちらの分離帯は広く、分離帯の中に古くからあった木を取り込んでいるわけです。芸が細かい。だから全体として見ると、これとこれを見たときに、確かに道路は入っているのだけれど、こちらが悪いとは言えない。これはこれでなかなかいいじゃないか。そういう感じがしますでしょう。ドイツ流のlandscapeはこういうものなのです。

日本と地形が違うので、ドイツ流のlandscapeをそのまま実現するのはなかなか難しいと私は思います。しかし、一つのきっかけとしては楽しいので、できるところはそうしたほうがいい。できないところは日本流のlandscapeを考えるべきだと思いますが、少なくとも何百キロという長さのところに人間の意思としてlandscapeのデザインをやるという考え方はやはり、歴史に残る大規模な、landscapeの画期的な行為だったと思います。

先ほど申しましたように、ルネサンス以降のlandscapeの歴史の上で、これほど大きなものはも

う今後もないかもしれない。これからお話しする橋梁とか、今日は写真を持ってきませんでしたが、ダムとか港湾とかも幾つかそういうやり方があります。それはそれでいろいろなやり方があるのだけれども、総合的かつ規模の大きさという観点からいって、道路のlandscapeほど大きなものはないのです。それを担当したのはシビルエンジニアであり、普通言われているランドスケープ・アーキテクトではありません。そういう点が特異なものであり、その歴史を事実としてよく認識する必要があると思います。

もう一つ、今日はあまりお話しできませんでしたが、ドイツの高速道路の場合に重要なのは、エコロジーとは表土を大事にするということなのです。法面をつくったときに、表土を1回はがして大事に取っておき、また法面の上に戻します。そうすると植物が生えやすい。腐植土を残すというやり方です。エコロジカルなやり方ですが、そういう方法を我々に教えてくれました。だからこれは、ビジュアルな問題であると同時に、エコロジカルな問題でもあるわけです。同時に、エンジニアリングとして洗練されたものであること。そういう総合的なものです。

道路をつくることの善し悪しは別として、国土の景観という、大きなスケールの景観について考えさせるきっかけになったという意味で、この道路公団プロジェクトは極めて大きな歴史的な意義があったと思います。あれから50年たち、もうそろそろ歴史の領域に入っています。今日、私が話したのは本当にさわりにすぎませんが、そういうことはもう少し詳しく残しておかなければいけないことではないかと思います。

（高速道路関係の図版については、文末の参考文献 1，2より引用）

道路公団以降

私は道路公団には2年しかおりませんでした。2年の間にこのような話をいろいろ勉強して、景観工学の理念は土木構造物すべてに適用すべきだし、できるはずだと思いました。道路の中には先ほど言ったように構造物の話がずいぶんあるし、植物の話もある。場合によっては水も扱わなければいけない。港湾工学だって、ダムだってこういう考え方ができるはずだと思い立っておりました

ところ、大学に戻って少し研究しろという八十島義之助教授のご下命があり大学に戻りました。「5年間時間をやる。その間、何をやろうと自由だ。俺はlandscapeは分からないのだから、指導は一切しない。何も口出ししないから自由にやれ。ただし、5年間やってものにならなかったらさっさと大学を去れ」。誠に寛大と言ったらいいのか、厳しいと言ったらいいのか、よく分からないような話でしたが、まことに肝のすわった先生だとおもいます。とにかく私は好きなことをやればうれしいと思って始めました。

いろいろなことをやりました。ざっとお話しすると、当時は本州－四国連絡橋がたけなわで、本当に駆け出しのエンジニアですから、委員会の隅っこのほうで聞いていただけですが、例えば橋の透視図を描くとか、そういうお手伝いをずいぶんしました。当時、電子計算機で橋のパースペクティブの絵を描くのは研究のトップの問題であったのです。プロッターというもので紙の上に描いたり、高速道路の動くアニメーションのプログラムなども研究しました。16ミリフィルムの上に光のビームで1秒間に16コマの絵を描いていくわけです。そういうアニメーション型のパースペクティブを研究したり、そういうものを使ったいろいろなプロジェクトのお手伝いもしました。

これはゲートブリッジです。私が橋に関わった最後のプロジェクトですが、東工大の三木先生などと一緒にやりました。時間もないので橋は少し端折って説明しますが、最初に出てきたのはトラスがこういう案ではなく、ごく普通のゲルバートラスでした。同じゲルバーだったら、吊り桁部分は桁状でもいいのではないかという形で、少し単純化しました。こうすると航空制限に抵触せずにすみます。ともかく、なるべく低くしたいということもあり、ここをトラスではなく桁にしました。ゲルバーでしたからもともとここはつり桁になっていたのですが、橋梁の専門家はどうも振動が多くていやだというので、最後はここに全部剛結しています。こういう形のデザインをやったりしました。

これはスカイツリーとともに新しいランドマークになるのではないかと思いますが、高速道路のデザインとは違っていて、周りは海と空だけで何もないわけです。海と空だけで何もないようなところにどういう考え方で橋をつくるかはなかなか難しい。よく日本の庭園で、周りに竹やぶしかない

森閑とした静かな状態のところで、その静かな状態をより印象深くするにはどうしたらいいかという、そういうlandscapeの難問があり、それでよく使うのがししおどしです。

竹でもって水を落としながら、カチンと音のするものがありますが、ああいう音をさせると、かえって静かだというところが出るわけです。ああいうパラドクシャルなデザインがあります。これは、曲線はほとんど使っていない。このキャンバー以外は使っていません。多角形の素っ気ないデザインですが、何もないようなところはかえってこういうデザインのほうが海の茫漠感がでます。そういうデザインです。

レインボーブリッジなどは、大したことはやりませんでした。ほとんど形が決まっていたのですが、ディテールをご覧になってみると、側径間が少し短いのがこの橋の欠点です。アバットメントの位置も変えられない状況だったようです。そうすると、どうしても側径間が狭すぎて少しかっこ悪いので、ここのアンカーの形をケーブルの延長線上にあるようにして、なるべく側径間を長く見せたりしています。

羽田スカイアーチ

羽田のスカイアーチでは、二つの橋を一つのアーチでつる、一種の斜張橋のようなデザインをして構造的な工夫をしました。こういう地盤の悪いところでなぜアーチを使うかという批判もあったのですが、これは要するにタイドアーチです。つなぎ材は下に潜っており、地中張りとして静定化されています。こういうデザインをやったりしました。

明石大橋については、主塔の形について本四連絡橋公団が土木学会に委託され、亡くなりました埼玉大学の田島先生が中心になり、一生懸命やりました。私も隅っこでお手伝いをして、このタワーのデザインに参加したこともあります。このときには橋の電子計算機によるパースペクティブ・プログラムがずいぶん活躍しました。

橋の話は、今日はあまり時間がないのでこのぐらいにして、あと二つばかりお話ししなければい

けないことがあります。

河川デザインへの道

私は道路公団にいるときにいろいろ考えたのは、高速道路は総合とは言っても、何と言っても道路が中心ですが、川の問題や港の問題も大きな土木のプロジェクトなので水に関心がありました。ですから、いつかは工学的な見地から川のlandscapeデザインをやりたい。ちょうどドイツの人たちが高速道路のlandscapeという技術を開発したのと同じように、川でもやれるはずだと思っていた。機会を待っていたら、昭和51年の4月だったと思いますが、まさに今日お見えの松浦さんから手紙が届きました。今は大先生になってしまいましたが、松浦さんが太田川工事事務所の企画係長をやっておられて、「広島の太田川の河川敷をちょっといじらなければいけない。landscapeの考え方をそこに適用して、何かアドバイスしてくれ」という話でした。関心を持っていたけれど、実は川のことは何も知らなかった。それで少し勉強しました。そのことをお話ししたいと思います。

ご存じのように広島はデルタのまちで、たくさん川が通っています。戦中から戦後にかけ、太田川放水路という大きな放水路を西側につくりました。戦前から広島は山紫水明の都と言われていて、広島の市民は、お金ができたら水辺に家を建て、川風に吹かれながら食事をするのが理想の生活だと考えていたわけです。それが不幸にして原爆で一切なくなってしまったのですが、今は日本でも有数の河川景観をテーマにした近代都市と言っていいと思います。

実は、私はいろいろなことをやったのですが、今にして思えば重要だと思っていたことが二つあります。一つは、太田川放水路が完成していたことです。これは戦前からやって、1回中断したかもしれませんが、戦後に出来上がっていた。太田川放水路ができたため、まちの中の古い河積に少し余裕ができました。そのために、いろいろな提案が比較的やりやすくなったことがあります。

もう一つは、これは都市計画の方面ですが、戦争が終わった翌21年にはもう戦災復興の都市計画審議会が発足して、いろいろなことが議論されています。一番大事なのはそのときに、太田川筋には河川に沿って全部、緑地をつくるという都市計画決定をしたことです。戦前はこういう状

態で家が建っていたところを緑地として指定してしまった。それが本当に緑地になったのはずいぶん後の40年代以降ですが、とにかく都市計画決定されたために、それがやりやすくなったということがあります。そのような事情を前提にして、昭和51年に松浦さんのところから、この辺を何とか考えてくれという話が出た。

これは太田川にある空鞘橋の下流の、左岸の部分です。荒れた感じですが、どうしてこうなっているのか。これは戦前からある古い護岸で、よく見ると所々に水制工が飛び出しています。江戸時代からあった古い水制工だと思います。それから、ここはいわゆる原爆スラムと言われたところです。40年代を通じてようやくそこをクリアにすることができ、不法占拠していた人たちがいなくなり、これからきれいにしようという状況ができた。

そのときに、私の記憶では、広島というところは古くから水の都で、広島市役所は水を生かしたまちづくりをしようというお気持ちが強かったと聞いています。市長さん、副市長さんを中心に、それから太田川工事事務所の所長さんも入り、この水辺をどうするか、いろいろ議論していたようです。あるいは松浦さんが詳しくご存じかもしれませんが、そういうことを議論して、市役所のほうから太田川工事事務所に対し、そういう構想だから、国の管理しているところもぜひlandscapeをやってくれと陳情されたようです。

当時の太田川工事事務所所長の山本さんという方がそれをたいへんよく理解なさって、では太田川工事事務所のイニシアチブで少し案を考えようということで、我々に調査を依頼してきたわけです。後の細かいいきさつをお話しする時間はございませんが、一番重要なのは基町護岸と言われているところです。近くに原爆ドームと平和記念公園があります。そこの空鞘橋の左岸部分をどういう護岸にしたらいいかということを諮問されました。我々の答えはこうでした。

ここは水衝部です。こちらは水裏です。形を考え、水裏は簡単なデザインにし、水衝部のほうは、従来の水制工のデザインをなるべく生かした形でプロムナードをつくったらどうか。このような形のデザインを提案しました。これは古くからある水

制工とは違い、古いのは1回全部壊して新しくつくったものです。前はもっとたくさんあったのですが、四つに絞り、これがあるところは少し河積を広く取り、こういう堤防になっています。水制工のないところは前面に護岸を出し、全体として立体的な形にしました。

通常、河川の設計は、流量に応じて皆さんよくご存じの標準断面を決め、それをずっと動かしていくわけです。ここはそういう考え方ではないので、河積は十分取るけれども、全体として立体的な形でやろう。親水性を増すという考え方です。だから、親水性が増して魚を釣ったりできるようになっています。ここは下のプロムナードと上のプロムナードを分けています。こういうデザインをして、このような形が完成しました。この部分だけは上に上がっています。

太田川基町護岸

実はこういうところは、こういうものをつくるだけではなく、やはり人が集まらないと面白くない。これが高速道路と違うところです。歩行者が歩く。歩くだけではなく、コーヒーを飲んだりしてゆっくり休めるような場所をつくったほうがいい。それで平らな部分をつくったのです。その当時、とても無理でしたが、いずれそういうことができるだろうと思っていました。当時の占用の準則では、そんなことはとても許されないということで実現はしませんでしたが、その考えはずっと生きています。現在では、この場所ではやっていませんが、太田川全体で河川敷の一部を占用したカフェテラスがたくさんあります。市民の要望で少しずつ変わっていきました。

結論としては、つい先だって、河川占用準則が変わり、河川敷を休憩基地とし、そこでコーヒーとかレストランとか商売をやってもいいという準則に変更になりました。それは太田川で社会実験をずっとやったからです。これは別に私が関係しているわけではありませんが、昭和50年の初め、太田川工事事務所がこういうプロジェクトで当時としては大胆な設計をやり、川に対し市民の期待が一気に高まり、いろいろな市民団体が動き始めたのが一つの原因だったと思います。

小さな水辺テラスからの眺め

そんなことをやっている間に少しずつ時間がたち、こういう小さなテラスを幾つか追加的につくったりしました。

もう一つ、これは重要な出来事ですが、平和公園に原爆資料館があります。これは昭和30年前後、国際コンペで決まった丹下先生の案と、もう一つはアメリカ人の日系の彫刻家であるイサム・ノグチの設計、これが争ったわけです。最後は先ほど話に出てきた岸田日出刀先生が裁決を下したと聞いていますが、丹下先生の案が通りました。この案は優れていると思います。

これはいまさら言うまでもなく、近代建築の初期のモダニズムというか、戦後のモダニズムのごく初期、そういう意味では中期モダニズムの傑作だと思いますが、それよりももっと重要なのは、ここに軸線が通っているのです。祭壇があり、真っすぐ行くと川を渡り、向こうに原爆ドームがある。

残念ながら、商工会議所がここにシルエットをつくってしまった。シルエットは壊れてしまいましたが、この間ちょっと行ってきたら、これは移転する可能性があるということなので、いずれなくなるでしょう。そうすると、この軸線はもっと生きてきます。

この軸線は、川を渡って向こう側に大体500～600メートルあります。この建築物が持っている一番重要な性質は、建築とかピロティとかいうことよりも、都市の中の軸線をつくったことではないかと私は理解しています。もしそうであるとすれば、この軸線は、太田川という大きな骨格があるのですから、その骨格に結び付ける必要があると思ったのです。真っすぐ進むと、ここにこのように祭壇がある。祭壇を抜けると、向こう側に原爆ドームが見えている。ここの部分に私は水辺に下りられるテラスを提案したわけです。これは出来上がったところですが、反対側から見るとこうなっています。原爆ドームから見ると、ここに資料館があり、ここに祭壇があり、軸線が真っすぐに通っている。この軸線と川という大きな流れのぶつかるところに水辺のテラスを設計しました。

8月6日になると、ここで灯籠流しをやります。前はこれよりももっと右のほうでやっていましたが、こ

の軸線の交差点のところでやるように提案しました。上から見るとこのようになっています。ここに切り替えてあるでしょう。このようにすることにより、丹下さんのつくった軸線と向こうの山紫水明の軸線と言ったらいいか、都市の筋書きをここで結び付ける。そういう役目をここで提案したということです。

だから、この土木事業は、お金からいったら大したものではない。せいぜい80メートルぐらいの階段護岸です。しかし、都市の景観上は重要なものだと思います。

ただ、こういうものをやるのは、構造物としては簡単だけれども、なかなか難しいことがいろいろ

あります。これも余談ですが、河川敷はここまでです。ここからこちらは平和公園の公園敷きです。ここにこういう切り込みをつくるのは、河川工事のお金で公園の管理区域に切り込みをつくるということです。それにはなかなか苦労しました。公園のほうは市の管理で、かつ緑地行政のテリトリーです。国の管理している河川のお金でそこに切り込みをつくることに対する抵抗がありました。私はそんなことは全く予測していなかった。それを調整するのに半年かかりました。今から言えばちょっと愚痴を言うような話ですが、そういう縦割りを広島でも少しずつ勉強して直していき、今ではずいぶんよくなったと思います。結局、最後はここは8月6日の原爆忌の祝祭広場のようなものになっていますが、水辺の広場というものをつくることができました。

このようなところまで行くと、やはり市民の意識がどんどん変わってきます。水上バスが運営されたり、市民団体が水上タクシーをもう10年以上やったりしています。実は先週も用事があって行ってきましたが、ちゃんと営業をしていました。タクシーと同じで、お金を出すとあちこち連れて行ってくれる。今の水上バスは宮島まで行っています。

このようなオペレーションをずっとやっている間に、大体今ま

で水辺にお尻を向けていた建物が、新しい建物はだんだん水辺のほうに顔を向けるようになってきました。そういう例がたくさんあります。これもその一つです。

これは社会実験の一つですが、こちら側は民間の日本航空がつくったJALシティホテルがあり、こちらは河川敷です。この辺に官民境界があり、水辺にウッドデッキを出し、お金を取ってコーヒーを飲ませています。こういうところでお金を取るとはいかがなものかという意見と、こういうすばらしいところでお茶を飲むのはいいのではないかという意見とがありました。社会実験でこういうことをあちこちでやり、

現在、これは公認されています。そのようになっていったのはやはり、水辺の景観設計をやることで市民がそういう方向に目を向けていき、コミュニティの中で水辺というものが重要な意味を持ってきたということです。だから、我々のやった水辺のプロジェクトは高速道路などに比べたら微々たるお金ですが、コミュニティの中に食い込んだ深さという点では、決して小さくはなかったのではないかと思います。

ここで私がつくづく思ったのは、デザインというのはプロが何かを設計してオープンしたら、それで終わりということではない。その後、市民がずっと使っていく。使いながら市民がこういうイメージをつくっていっているということです。私どもがつくったわけではない。ここはこのようにして楽しむべき場所だと市民が解釈したのです。だから、最初の案は誰かがやったにしても、市民がそのイメージを受け継いで育てていく。そういうことがなければこういうことは起こらないわけです。デザインというものはプロの設計で終わるのではなく、無限にイメージの連鎖が続いていくものだということを私は学びました。

例えば、空鞘橋上流左岸と言われている一番単純なデザインのところがあります。ここも実は原爆スラムの場所で、中にニセアカシアとポプラが2本、それからエノキが1本、大きな木がありました。そこをクリアするときに、切ってしまうのはもったいないと思ったので2本だけ何とか残しました。あとの2本は、法線を決めるときにどうしても切らざるを得なくて、泣く泣く切ってしまった。私は、

これは絵になると思ったから残したのです。しかし、景観というのは絵ではないなと、私はつくづく思いました。市民の人生の舞台なのです。

　これを残したことで、この1本のポプラを守るための市民団体ができました。もう15年ぐらい活躍していて、芝刈りなどもそうですし、映写会をやったり、最近は青空市場をやったり、実にいろいろなことをやっている。その間に台風で1回ポプラが倒れて、2代目のポプラを植えた。それがまた虫でやられ、いま3代目のポプラを植えようとしています。2代目のポプラが倒れたときに、その蘖（ひこばえ）がたくさん出てきた。それをインターネットで知らせたら全国の公園が欲しいと言ってきたので、全部で20本か30本配りました。東京にも中野に1本来ています。その中の一番元気のいい蘖をここに持ってきて、いま3代目にしようとしています。

ポプラ広場夜景

ポプラ広場夜景（２）

　驚きました。そこまでやるのかというぐらい熱心にやっています。これは市民団体の総意による、デザインという言葉ではないかもしれません。何と言ったらいいかよく分からないのですが、人と人とを結び付けているわけですから、明らかにコミュニティというものをつくったと思います。コミュニティという概念が重要なのだということがよく分かってきました。

公園からコモンズへ

　最後の話題になりますが、コミュニティの問題と環境復元と文化創造というものを一緒にした形のプロジェクトを、実は私もやる機会がありました。始まったのは昭和63年の秋ぐらいからで、茨城県の古河というところでやりました。皆さんに今日お配りしている目次の表紙のところに『湿地

転生の記』という本が書いてあります。これは古河の総合公園で湿地の回復をしたときの、プロジェクトのいきさつを私が書いたものです。

古河は渡良瀬川の左岸にあり、あと2キロぐらい下がると利根川と合流します。そういう場所で昔から水の縁の深いところです。渡良瀬の右岸は戦後、キャサリン台風のときに決壊してひどい目に遭いました。左岸は明治の初期に1回切れていて、やはり湿地帯がたくさん残っています。利根川の右岸は、例のキャサリン台風のときに大決壊して、東京まで水が来ました。だから、河川工学の方にとっては記念碑的な場所です。

左岸にあった湿地帯は少しずつ埋められ、だんだんなくなり、お米をつくるようになります。日本という国はもともと、神武天皇以来、湿地帯を開発してお米をつくってきたわけです。古河にある御所沼は、尊い場所だから「御所」と言われています。室町時代の中期、応仁の乱の直前に、鎌倉の公方さん、つまり室町幕府の出先機関である関東府の公方さんが、内紛があって古河に亡命政権をつくった。その場所がここで、古河公方と言われている人です。ここに古河公方さんの館があり、お城は渡良瀬川の中に突き出た砂州の中にあったと言われています。

この沼は昭和24年から埋め立てが始まって水田になるのですが、43年ぐらいですか、減反政策が始まり、せっかく植えたのに使わない状態になります。いろいろないきさつがあり、そこを市が買い取って公園にするのですが、全部水田になっていたし、廃田になった後もそこに建設残土を置いたりしていたから、公園にしたときにはもう水面がなくなっていたわけです。それをもう1回復元して、公園にした。簡単に言えばそういうことです。

戦前の御所沼は、ジュンサイなどを摘んでいるのどかな、一種の村の共有地のようなところでした。それが40年代の後半ぐらいからだんだん荒れてきて、昭和の最後の年に私がこの公園の計画に参画したときには沼が全くない状態になっていました。沼はないのだけれども、ちょっと水面が見えます。古河という町の表面排水の一部を担っているものですから、汚い水がこの中に入っていました。沼を復元しようというとき

に、土を取って復元するのは簡単ですが、この汚い水をそのままにしておいたら何にもならない。すぐ水が汚れてしまう。汚い川が2本入っていて、それをどのようにするかが難しかった。結局、一つはバイパスにして、一つは暗渠にする。何とかそういう形で解決して、水辺を復元しました。

水辺を復元した上で、古い家を移築したり、いろいろ公園的なしつらえをしていきました。水を循環させて酸素を供給するようなことも考え、新しい管理塔もつくりました。水質には苦労しています。今でも、汚い水は外からは入ってきませんが、どうしても水質は悪くなります。酸素を供給したり、2年に1回ぐらい水を下げて汚い水を捨ててみたり、それから深井戸を2本ぐらい掘って水を供給したり、いろいろ苦労しています。モダンなデザインのカフェテラスがありますし、雑木林がそのまま残っています。雑木林の手前に沼が復元され、昔の風景がよみがえり、釣りを楽しむ人がいたりする。また、中に小さな庭をつくってあり、子どもを連れて庭を楽しむお母さんたちのグループの会合が行われたりしています。古河の公方さんのお墓があったり、歴史的なイメージとモダンなイメージとが混合している公園です。こういう新しいコミュニティの寄り合いのような形をつくっています。

もともとここは村があったところですから、屋敷林がたくさん残っています。屋敷林の古い木をそのまま残し、そこでは子どもが遊んでいる。別に、子どもの遊び場として設計したということではなく、古い木に絡まった藤の蔓を利用して子どもが遊んでいるだけです。子どもがこういう遊びをしたいと思ってやっている。別に、設計者がやったわけではありません。そのように子どもの自由な解釈を許すようなデザインを至るところでしています。

あとはざっと映像だけご覧いただければと思います。日曜にフリーマーケットをやったり、小屋の名前を篆刻体で書いて市民に寄付してもらったり、いろいろな形で市民参加が盛んです。私はスケッチをたくさん描いて、このようにやってくれということを公園の設計者に指示するわけです。

これはプレキャストコンクリートのブロックを使った、ややモダンなインスタレーション風のlandscapeデザインです。全くフラットで石などは出ないところなので、こういうデザインを採用しました。これも全部、プレキャストブロックを使っています。

ちょうど今の時期、桃祭りが行われます。こいのぼりをあげる市民団体。お茶摘みをしていろいろ行事をやる市民団体。付近の高校生のお嬢さんたちがお茶摘みもやってくれたり、野点をやってくれたりする。森も管理して郷土の草花などを育てたり、たくさんの市民団体が来ていろいろなことをやっています。また、椎茸を採ったり、森の中のいろいろな草花からドライフラワーをつくってい

たりする。それから、小さな水田が用意してあるので、刈り取りから始まってごはんを炊いたり、お餅をついたりするクラブがあり、子どものためにやったのですが、今は大人のほうが夢中になって一生懸命やっています。

これをやったときにつくづく思ったのは、公園というのはただ遊ぶのではなく、コミュニティをつくっているのだということ。そういう気持ちが強く、コミュニティの場所であることがよく分かりました。このようなことをいろいろやっています。

今はコミュニティの重要性に気が付いていると思います。古河総合公園の場合の一つのテーマはコミュニティということですが、どういう点が大事かということを最後に申し上げておきたいと思います。

普通、都市公園法で言う公園は、あれをやってはいけない、これをやってはいけないと禁止条項が多い。はっきり言ってあまり面白くないわけです。古河の総合公園は、20年以上運営している間にできるだけそういうことはやめようということになりました。田んぼを育てて稲を刈ったり、餅をついて子どもに食べさせたりする会とか、森の管理をしながら森の面白さを味わう団体とか、お茶の芽を育てて新茶をつくる会とか、いろいろな会があるわけです。そういう市民団体は、いわば公園の管理と遊びを一緒にやっているような団体です。

私が考えたのは、昔の村にあった入会地（コモンズ）です。入会地というのはもちろん公園ではなく、例えば家の屋根を葺く茅を採るとか、村人が共有している場所です。みんなが共有で作業をする。御所沼も昔は共有地で、そこで採れたジュンサイ、フナ、ドジョウ、コイは共有財産であったのです。そういうのを入会地と言いました。英国ではコモンズと言っています。村の人たちの共有の財産ですから、パブリックなのか、プライベートなのか、よく分からない。不特定多数ではない。

言ってみればメンバー制ですから、ややプライベートです。しかし、たった一人の人が独占しているわけではなく、複数の人が共有で使うからパブリックな性質も持っているわけです。

私は古河の総合公園の設計から運用までずっと関わってきてつくづく思ったのは、現在の公共スペースには入会地のような形のパブリック、つまりプライベートとパブリックの間の子みたいな概念が足りないのではないかということです。言ってみればメンバーシップ制の公共です。確かに、こういう場所は誰でも使えるようにしておくことが大事です。排除したらまずい。けれども「ここは自分のふるさとだ。自分のものなのだ」という所有感覚を全く排除してしまったら、いいものができないのではないかと思う。だから矛盾しているわけです。しかし、昔の村の入会地は、その矛盾したものをちゃんと維持していた。今の日本の行政の中に足りないコンセプトは、そういう入会地的な曖昧さです。公と私の曖昧なものをどのように制度化するか。そういうところが抜けていると思いました。

太田川の場合にも実はそれをやっているわけです。河川敷の部分を半ば占用して商売をする。今はカキのおいしいレストランなどもできていますが、ビジネスをやっているわけです。ああいうものをある制限の下で認めるのは入会地的発想です。それを河川法は認めたわけですから、そういう点をもう少し工夫すればもっと楽しいパブリックスペースができるのではないか。だから、コミュニティの設計と公園の設計、あるいは川の設計というところでは、そのような意味でlandscapeという概念がコミュニティのデザインの問題と結び付いた。そういうところが今日の結論になります。

そういうことから考えると、高速道路の景観設計の場合にはエンジニアリング的でした。あれはスーパーヒューマンなところですから、それはそれでいいわけです。こういうヒューマンなスケールのところの設計に関しては、もう少し柔らかな設計の思想が必要ではないか。そのようなことをだんだん考えるようになりました。

私は38年に道路公団に入り、ちょうど今年で50年です。景観工学という概念を私が途中から少し柔らかく風景学という名前で呼ぶようになってきたのも、市民と専門家とがあまり壁をつくらないで一緒にやれば、もっといいものができるということを強く感じたからです。市民的な学問としての風景学というものを考え、その上に景観工学が構築できればいいのではないか。最近ではこのよ

うなことを考えています。公共の場にやや私的なものを持ち込むこともあっていいのではないか。

ごく最近、考えているのは、日本の都市の場合、持っている宝を十分に使っていないのではないかということです。日本の都市は、景観が汚いとかアメニティがないとか言われている。それはパブリックスペースの話です。それは確かにそうです。しかし、都市というのはパブリックスペースだけではありませんから、プライベートのところまで全部含めて都市を考えると、そんなに悪いわけではない。日本の場合、伝統的には、戦前などはどこの家にも庭がありました。今でも庭にこだわりますが、庭というのは大変な文化遺産で、それこそプライベートなlandscapeデザインのすばらしい技術がぎっしり詰まっています。

では、人々をつなぐ装置はどうか。例えば、日本人の社交的な空間は古い伝統を持っていて、すばらしいホスピタリティを持っていると言われていますが、簡単に言えばそれはほとんどお座敷芸です。お座敷の中で行われる社交が圧倒的に多く、その水準は世界に冠たるものだと思います。お座敷のアメニティ、庭の見せ方、料理の出し方も全部含めてです。

しかし、残念ながらそれはすべてプライベートな空間です。パブリックの中になかなか行かない。その私的なものをどのように公のほうに動かしていくか。そこがこれからの日本の大きな課題だと思います。その結果、西洋とは違う形の都市ができるかもしれませんが、庭という概念をもう少しまちのほうに動かして、「まちの庭」という概念にしたらいいのではないか。まちの中に、半ば私的、半ば公共的な部分をつくる。広島のJALシティのオープンテラスのようなものです。あれは街の中に飛び出した私的な空間ですから、まち庭なのです。

もともと景観というのはモノの設計ではないのです。モノを扱うのだけれど、モノの持っている視覚的な効果を扱う。だから、モノではなく場を使うわけです。その中でコミュニティの活動とか、人と人とのつながりとか、いろいろな人の活動の場をつくりながら美しくするということであり、モノの設計とは違う。場の設計だと思います。場の空間論です。ところが、面白いことに、「ば」という言葉は

日本語ですが、もともとは「にわ」という言葉から来たと国語学者は言っています。「に」は土のことですが、「にわ」という言葉が「ば」という言葉に転化した。だから、「場」という言葉の中には「庭」の概念が入っているのです。

庭はもともとどういうものかというと、中世の初期ぐらいの庭は必ずしも塀に囲まれていなかった。広場のようなものです。コミュニティのお祭りとか、いろいろな行事をやるような場所を庭と言ったらしいのです。今でも「市場（いちば）」を、町によっては「市庭」と書くところがあります。この間たまたま倉敷に行ったら、市民のNPOのようなところがちょっとした空き地でオープンマーケットをやっていて、見たら「倉敷市庭」と書いてありました。あれは「いちば」と読みます。今でも「大庭」と書いて「おおば」という名前の人がいるでしょう。明らかに日本人の「ば」という言葉は、「にわ」という言葉と関係が深い。なおかつ、古い時代の庭は、コミュニティの行事の場所という意味が強かった。私はもう1回、日本の都市というものを考えたときに、この「まちの中の庭をつくる」という考え方はいいのではないか。太田川の経験では、そういうものに少し近づいたのではないかという感じを持っています。

最後は、古河の総合公園の御所沼のところで家族が憩いをしている、まさにまち庭的な風景です。デザインがモダンかクラシックかはあまり関係ありません。この後ろにあるのは鉄の橋です。

まとまりの悪い話になりましたが、私がやってきたことをざっとお話しいたしました。もし皆さんから何かご指摘、ご質問等があれば私の答えられる範囲内でお答えしたいと思います。（拍手）

〔参考文献〕

1．ハンス・ローレンツ、「道路の線形と環境設計」

中村英夫、中村良夫監訳、鹿島出版会、昭和51年

2．鈴木忠義、中村良夫、田村幸久 「サービス施設と道路景観工学」

技術書院、昭和48年

3． 中村良夫 「湿地転生の記」

岩波書店、2007年

4． 中村良夫 「都市をつくる風景」

藤原書店、2010年