

1. 風景画から高速道路まで

ご丁寧な紹介頂きまして恐縮でございます。中村でございます。今日は造園学会の北海道支部でお招き頂きまして、何か話すように、ということで、北海道の風景を考えるとというのがこの本日の次第だというふうに聞いております。それに直接お役に立つかどうか分かりませんが、少し私の経験をお話して、そこから何を引き出して頂くかは皆さんにお任せしたいと思います。

私自身は改めて考えてみますと、東京で生まれて東京の周辺で育ち、定年の数年前は京都で過ごしました。よくよく考えてみると、やはり京都あるいは東京を中心にした、伝統的な風景の考え方というものに強く影響を受けているような気がいたします。昨日、実はたまたま飛行場に到着してから少し時間があつたものですから、恵庭市に参りまして、恵み野の花がいっぱいきれいな住宅団地を見学させて頂きました。やっぱりこれは、本州ではなかなか実現できない風景ですね。空港に降り立った時も、ちょっとここ数年、ご無沙汰して札幌には数年ぶりなのですが、着いたときに、やはり風土が違うということを非常に強く感じました。ストックホルムの空港に降りたような感じがしました。本州とは違う北海道の景観をお創りになるというのは、本州の景観の伝統というものを、もちろん知っておいたほうが良いわけですが、あまりそれにとらわれずに、北海道ならではの風景をつくって頂くのが本筋なのではないか、と最初に私は感じました。今日もそういったようなことになろうかと思えますけども、私自身は、本州での経験が大部分ですから、そのようなお話をしながら材料提供させて頂く、ということにしたいと思います。

最初に、少し自己紹介めいたことからお話ししたいと思います。私は造園学会と付き合いが長いのですが、もともと出身、教育が土木工学なものですから、普通の造園学会の会員の皆さんとは少し違う経歴を歩いて参りました。しかし、東京大学の工学部の土木にいた時には既に農学部の造園の方々とかなりお付き合いがございました。

私は昭和 38 年の 3 月に、土木工学科を出て、卒業論文を書きました。その時の担当教官が八十島義之助助教授という方で、交通計画の先生だったのですが、非常に幅の広い人で、自分が理解できないことでも、弟子がやりたいと言ったらやらせる、という気質の方でした。私に卒業論文の配属が決まって、「お前は何かやりたいのか」と聞かれ、私は庭を見るのが好きで、夏休みになると京都の庭を見ていました。庭の中に橋もあるし道路もあるし、あれは土木のミニチュアじゃないかな、という感じがしました。

ああいうものを、現実の土木の中でやりたいと思います」ということを八十島先生に申し上げました。どうせ断られるだろうと思いましたが、あにはからんや、「いいからやれ」

ということを言われました。「いいからやれ」とおっしゃったのは、八十島先生の幅の広さだと思いますが、実はその時、八十島先生の助教授で鈴木忠義先生という方がおられました。後に造園学会長もおやりになったと思いますが、土木出身で昭和 24 年に土木工学科をお出になった後、農学部の林学科の方に移り、そこで助手になった方です。そこで、実は恐らくわが国戦後の観光計画学のまさに草分け的な仕事をなさったわけなのです。鈴木先生の論文というのはまさに土木と農学の景観学のちょうど中間でしょうか、自動車道路の景観、特に観光自動車道路の景観に関する研究をなさっていたと思います。今のいわゆるパークウェイですね。そういう研究をなさって 10 年くらい林学科で助手をおやりになっていたそうですが、それから土木工学科に戻ってきて、最初に私がご指導を受けることになりました。そういう助教授の先生がおられたために、私が非常に破天荒な卒業論文の提案をしても、別に驚かなかったのだと思います。あんまり驚かないので僕のほうが驚きました。いざ「やれ」と言われると何やっていいか分からなかったのですが、「まあとにかくやりたいならやれ、ただし指導はしない」とおっしゃられました。しょうがないので何とかやりましたが。その時に色々とお話をしたのですが、後から、鈴木先生と八十島先生と御二人に、なぜ驚かなかったかということをお聞きしたんですよ。そうしたら、非常に面白いことを言っておられました。当時農学部は田村剛先生という造園学の大家が、その下に加藤誠平さんという方がおられ、後に昭和 13 年に『橋梁美学』という本をお書きになられました。この『橋梁美学』という本は、日本の橋梁景観論の一番最初の本ではなかったかなと思います。これは私も知っていました。で、この本をお出しになった加藤誠平先生が農学部におられて、たまたま色々なお付き合いがあつて、八十島先生と顔見知りだったのだと思います。そのような訳もあつて鈴木先生が農学部に行き、そういう風に農学系と工学系の間にかなり交流がございました。私はある意味でその恩恵を受けたわけで、ランドスケープというようなことを土木の中で始めるということに対して、私も驚くほど抵抗が無かったんです。そのようなこともあつて、私はなんとなく「もう将来もそういうことをやるものだ」と自分で決めていました。ただし、世の中が受け入れてくれるかどうか、そんなことは全く分かりませんでした。色々な方から「昭和 30 年代の後半に景観なんかをやる、土木で景観なんかをやるっていうのは、先見の明あつた」というようなお褒めの言葉を頂くことがあるのですが、実はそうではなく、先見の明なんて全く無くて「ただ好きだからやっていた」と、簡単に言えばそういうことで、それ以上のものではありません。好きなことをして、好きなようにやったという、言ってみればわがままな研究者でございますけれども、幸い皆さんにわりと受け入れられるよ

うな時代になりました。大変光栄ですけども、私自身は別にそういう先見の明も何も無く、そういう道を歩いてまいりました。昭和 38 年に私は大学卒業したんですが、就職をどこにしようかなと思って迷っていました。そうしたら色々な先輩が来て「自分のところに就職すればこうゆう事がやれますよ」という宣伝と勧誘をしてくださいました。当時は非常に工学系の学生さんは引く手あまたで、色んなところから就職の案内が来ました。今はもう全然それと正反対で非常に困っていますが、当時はたくさん就職先あったんです。私は色々話聞いて、道路公団の高速道路の話に非常に惹かれるところがあり、道路公団の信貴さんという部長さん、当時は東名高速道路の計画と設計の一番先頭に立っていた方で、片平さんがおいでになって色々な話をなされました。それでとても感銘を受けたのは「高速道路というものの持っている役割はもちろん、高速道路の設計ではランドスケープというのはきわめて重要なもので、高速道路の設計の根本的な思想の一つである、ランドスケープはそういう仕事をやるのだから、そういうことに関心があるならおいでなさい」と、言ってくださったのです。あまりそれに興味を持った人がいなかったみたいで、私ともう 1 人だけその話に関心を持った学生がおり、私は道路公団へ行きました。ちょうどそれが東名高速道路を設計している部所でした。今はもう高速道路、全部で 7,000km も開通していますが、当時はまだ高速道というものが無く、僕が昭和 38 年に大学卒業したときはわが国の高速道路は 0km でした。そしてその年の 5 月に、名神高速道路の尼崎―栗東間が開通しました。70km くらいでしょうか、これが初めての日本の高速道路です。それからずっと作っていて、今は 7,000km 以上あるのですが、当時はまだ名神高速の栗東から名古屋までは開通しておらず、工事中でした。それから東名高速はもちろん無く、設計段階でした。で、設計の基準すらないのです。設計しながら基準を作っていたのです。出来上がったときに基準ができるっていうのは、まことにのんびりしたと言えはのんびりでしたし、まあある意味では面白い時期だったです。で、その時期にどうしてランドスケープというものに非常に関心を寄せていたかというお話をちょっとしたいと思います。

先ほども幹事さんとお話していたのですが、道路公団というところは日本のランドスケープの歴史上で非常に重要な役割を果たしている、と私は思います。それはなぜかというと、昭和 30 年代、40 年代の道路公団は、高速道路を作るということを認めてもらうためには、財政投融资を使うのですが、大蔵省はなかなか認めてくれませんでした。高速道路をつくれれば自動車が必要になる、自動車が必要ならば外国から輸入しなければならない。その頃はまだ自動車、高速道路を走れるような国産車が無かったものだから、外国から輸入すると外貨が減る一方だ、という理屈で、どうも大蔵省がいい顔をせず、どうしても作りたければ外国からお金を借りて作れと言われてました。そして、仕方ないので建設省は、世界銀行からお金を借りました。世界銀行に「お金を貸してくれ」って言ったら、「まあ日本は経済成長

の優等生だから多分金返してくれるだろう」と二つ返事でお金を貸してくれました。だから東名の時代はまだ世界銀行からの借款でお金を作っていたのです。今はちょっと信じられないことです。それで世界銀行からお金を借りたとき、銀行から一つだけ条件が付いたのです。それは「日本は土木技術の水準は高いが高速道路に関しては未だ経験が無いので、高速道路の経験がある外国のコンサルタントにお願いして指導してもらおう」というお話でした。私の覚えている限りでは、地盤工学、土の力学の点で、日本は軟弱地盤が非常に多いことから、土のコンサルタント、ということで、アメリカからソンドレガーというコンサルタントの人が来ていました。それからもう一つは、ドイツから来ていたドルシュというコンサルタントです。こちらはアウトバーンの設計の第一人者、コンサルタントとして最も技術水準が高く、いわばお目付け役で来ていました。で、ドルシュさんが色々教えてくれ、「高速道路はとにかく景観を大事にしなきゃだめだ」ということを、口が酸っぱくなるほど言っており、しかもそれだけではなく、そのための具体的な方法を色々教えてくださいました。一番重要な道路の線形設計については、最初の映像見て頂きましょう。これは甲府盆地の高速道路の写真です。道路の線形というのは、幾何構造と言われているものですが、形を決めて、それを地形の中に如何になじませるかというのが、非常に重要な仕事なのです。地形に馴染ませるということは、美しいものを作る基本であるし、地形になじめば、土を切ったり盛ったりする量も減りますから、それだけ安くなる。しかも走っている人にとっては非常に快適なのです。ランドスケープというものはそういう総合的なもので、走って快適であって安全であって、なおかつ美しいということです。そのために線形があり、そして橋梁の設計があり、そしてもうひとつ、非常に重要な植栽があります。植栽に関する色々なテクニックを初めて教えて頂き、道路の計画設計の中で、植栽の専門家が十二分に腕を振るいました。当時は新田先生という方が京都大学からお見えになって、指導してくださいました。後に九州芸工大の先生におなりになった方ですけども、新田先生から私自身も色々教わりました。法面への種の吹き付けについて、最初はあのケンタッキークラブグラスといった色々な外来種の牧草を吹き付けておくのですが、次第に遷移してススキが出て、さらにマツが出てくる、といった「succession」という生態学的な遷移というものがある、という話を聞き、なるほど面白いなと思いました。そういう生物学的なものの考え方が工学の中に入ってくるということに、大変驚きと知的関心を持ちました。これは「工学」の中に「エコロジー」の考えを持ち込む、ということです。今は河川の中におけるエコロジーの問題が、近年急速に皆さんの注目を集めてきて、応用生態学工学研究会といったものができています。しかしそれはもう昭和 30 年代に日本に、少なくとも最初に道路から入ってきたのです。あとからこれは分かったことなのですが、ドイツで高速道路を作り始めたのは皆さんご存知のとおり 1920 年代で、これはいわゆるヒトラーの軍事政権

の頃です。この頃、道路を作り始め、アウトバーンとは軍事用道路だという風な話を僕らなんかはなんとなく知っていたのですが、確かに軍事的な道路、殖産工業的な性格を持っておりました。たまたまそのヒトラー政権というのは甚だ日ごろ評判の悪い政権だったために、全てそういう眼鏡で見ちゃうのですが、それだけでは収まらないものを持ってたんですね。戦前のドイツの政権というのは、国粹的だ、という風にも思われているわけです。ただその「国粹」と言っても、これもまた言葉だけでは表せないものをもっていたようです。つまり彼らの言う「国粹」というのは、非常に悪い面も確かにあり、これはもう改めて言うまでもありません。しかしもう一つ、国のランドスケープや、国の持つ植物的なエコロジカルなシステム、その下には土壌、土があるわけです。土、祖国の土というものを非常に重要視する、野生の植物を重要視するという考えです。これは当時、ヒトラー政権の時に「ドイツの血と土の協会」というのがあり、ドイツの固有の遺伝子を尊長するということで、たぶんこれは皆さんのほうがご専門家かと思いますが、19世紀のヘッケルのエコロジー思想の影響であり、当時のドイツにおけるアウトバーン政策の中核にいた、ザイフェルトという人が強くそのエコロジー思想を信じていた人でした。そういうエコロジカルな考えから出てきたランドスケープであり、エコロジカルであると同時に、これは非常にはっきりとしたドイツの文化だ、ということです。アウトバーン計画の最高責任者であったトット博士という方がおり、これは日本で言う道路局長か技官か、そういう偉い人です。彼が書いたものを読むと、「ドイツの国民的な文化というものの基礎はドイツのランドスケープだ」とはっきり書いてあります。そして「高速道路というのは、ドイツの景観という文化の根本に触れる問題なので、美しい道路をつくらなければならない」とはっきり書いてあります。政府の偉い人はこういうことをやる時にはそういう綺麗ごとを言うものなのですが、トットさんは真剣にそう思っていました。同じ事を言っても真剣に考えていたか口先かかっていうのは大きな差があるんですね。真剣に考えていたという理由は、その考えに従って高速道路の景観についてはっきりとした技術体系を与えた、ということがあります。これは、もう今日はあまり詳しいことはお話しせんけれども、やっぱり高速道路の技術者で、トットさんよりずっと後輩となるハンスローレンツさんという方が、停年になったあとに、「道路の環境と線形設計」という本を書きました。もう今から30年近く前です。これは鹿島出版から翻訳が出ています。いまだに、高速道路の景観に関してはこれを上回る教科書はありません。ありませんというか、もうそれで完成してしまったのです。こういう風にして、高速道路の道にたまたま私が惹かれたら、そこにはやはり深いものがあって、とても感銘を受けました。高速道路とは如何に国土の景観を大きく変えるか、ということも実感しましたし、またそこに新しい人間の善意と知恵というものが入ると、こんなにきれいになるのか、という経験も致しました。それも最初のとっかかりはドイツのアウト

バーンから入っていったわけです。また、色々勉強していますと1920年代は他にもそういう美しい景観の道路というのがあり、一方の大きな山はやはりアメリカのパークウェイというシステムです。パークウェイはドイツのアウトバーンとは違って、はるかに造園的だと思います。もともとパークウェイというのは乗用車しか入れないわけですから、庭、公園を散歩する代わりに自動車で大きな景観の中を散歩するという考えです。まさに「パーク」、「パークウェイ」なんですね。シーニックパークウェイです。そういう考えも大体1920年くらいに出てきて、これはアウトバーンと全く違う、血筋というか育ちをもっていたわけです。しかし、結果としてはその二つは非常によく似た面を持っていたと言っていいでしょう。広い国土の中に高速道路という時速100kmで走れる巨大な人工的な構造物を作りながら、それを一つの公園的な美しさでまとめるということに、私は非常に惹かれるものがありました。これは考えてみると、公園とか庭園というようなものは、日本とヨーロッパとは歴史が少し違いますけど、ヨーロッパの場合の庭園、例えば英国の庭園、あるいはフランスで言えばバロック庭園、ああいう17,8世紀ぐらいの庭園は、造られる前に、小さなモデルがあったと思います。英国のピクチャレスクは、もっとその前の絵画、ランドスケープペインティングですね、絵から発達したという風にいられております。これはひとつのoriginで、詩もあったと思いますけど、絵画の影響が非常に大きいと言われております。絵画という枠どりがあって、そこから飛び出て庭園ができた、と。それから、フランスのバロック庭園などは巨大なものですけれども、今度は19世紀にバロック庭園が都市のほうに拡大し、庭園の枠を打ち破って都市へ出て行きます。そういう風にして最初は芸術的な小さなものが次第に枠を破って大きくなっていくわけです。そしてついに、ランドスケープという考えが庭園よりも大きく、都市よりも大きく、国土全体に広まった、というのは、おそらく高速道路が最初ではないかなと思います。そういう意味で高速道路というのは単に交通の道具というだけではなく、人類の作ったランドスケープの歴史の中で非常に大きな一歩ではなかったかなと思うわけです。高速道路に関してはこれ以上お話しするつもりはありませんが、今までの20世紀の前半くらい、いや、後半まで入りますかね、その高速道路を中心にして土木技術がいい意味でも悪い意味でも（悪い面の方が多かったかもしれませんが）新しい景観のひとつのあり方を示していくと、言うことはあったかと思えます。さて、これからどうしたらいいか、という話を今日はするのが目的なので、時間の許す限り少し順不同で色々なお話を申し上げてみたいと思います。五つくらいのお話を用意致しました。国土の自然復元と水緑ネット、エコロジーの問題ですね。それから「新しい国土像」、これはランドスケープの表現としてどういうものが在り得るのか、という話、それから3と4は都市の問題、5、これは皆さんあまり関係しないかもしれませんが構造デザインの話です。

2. 国土の自然復元

最初に、国土の自然復元の話ということでちょっと映像をお見せします。私は茨城県の古河市で、先ほど少し後藤先生からもご紹介ありました古河の総合公園をしばらく担当しており、そこでやった仕事です。色々お話ししたいことがあります、今ここでとりあえず申し上げたいのは自然復元の問題です。古河の公園というのは一体どういう性質を持っているかという、大体面積は25haくらいで大した広さではありません。北海道の公園に比べたら、例えばモエレ沼などは280haあると聞いており、それに比べれば小さなものなのですが、昔ここに御所沼という、御所というのは陛下のお住まいになる御所ですね、あれと同じ字を書きます。なぜ御所沼というのかはまた後ほどお話ししますが、その沼は渡良瀬川の後背湿地みたいなもので、そこが大変美しい場所だったのですが、戦後、埋立・干拓されまして、水田になりました。昭和24年に干拓はほぼ終わり、水田になったのです。しかしずっと残されて、つい最近水田になったところは色々な意味であまり条件がいいところではありません。で、24年に水田になったのですが、20年くらい経って昭和40年代後半になると、減反政策だということで、たった20年で水田が寿命を停止してしまいました。その後公園に組み入れられたのですが、長い間日頃のお金の問題、技術的な問題があり、ここの復元がなかなか進みませんでした。私は「この公園の命はこの沼だ」ということで、ぜひ復元するように市長さんにお願ひし、平成6年くらいからようやく工事が始まり、2年くらいで沼が復元しました。で、この復元した時につくづく思ったのですが、日本の水田というのは、湿地帯みたいなところを水田にしたというのが比較的多く、大昔からやってきました。水田開発は仁武天皇の頃から、もっと前か、弥生時代、あるいは一説によると縄文時代後期から水田開発があったわけで、湿地帯とか谷戸の水の便がいいところを水田に直してきました。そして国土改造を行い、一説によれば奈良時代は第一次列島改造の時期で、小さな谷戸の水田がたくさんできたとも言われています。そして少しずつ増やし、江戸時代になるともっと大規模に、関東地方の大河川の切り直しをして、大きな貝沼用水みたいな用水を作り、巨大な水田を作りました。あるいは児島湾の干拓といった海辺の干拓は第2次列島改造で、昭和40年代の改造は第三次だという説があります。そのくらい水田の開発で列島を開発してきたという長い歴史があるわけです。それが昭和47年に、もうお米取れすぎた、という前代未聞の事態に陥っています。将来のことを考えるとそう楽観できない点もありますが、先進諸国の状態を見ると、イタリア、オランダ、ドイツみんなそうですが、農業の自由化の余波で一度作った農業地帯を昔の自然に戻している、というところがたくさんあります。そういう話を実は後から聞いたのですが、日本もそういう時代になってきたのではないかと。一方ではエコロジーというものが非常に重要な人類の課題になってきており、庭園の設計において、エコロジーとい

う考えはあまり無かったと（結果としてはあったかもしれませんが）、それほどはっきり意識されておらず、これからのランドスケープでは、こういう問題が確かにあると思います。それは庭園の中だけではなく、この日本の国土全体、あるいはもっと言えば地球環境ということでしょうが、自然の復元、それもネットワークで復元するということが非常に重要な時期になってきたのではないかと、いえると思います。そこで、非常にエコロジカルなネットワークを作り上げなければいけない、ということは多分間違いないことだと思います。

3. 新しい国土像

しかし、一方で人間というのは文明を維持し発展していくという性格、性質を持った生き物で、なにも自然に手を加えないということはちょっと考えられません。将来のランドスケープというものは一体どうなるかということは我々が常に考えなければならぬ問題だと思います。そこで、古河の公園で私が課題として考えたのは、ランドスケープの表現というものが時代と共に変わり、非常に古典的な人間のふるさとの風景というものもあります。

そして一方で、この写真、これは古河の景観です。皆さんのお好みに合うかどうか分かりませんが、私は土木系だからどうしてもこういう設計になるのかもしれませんが、かなり人工的な景観として、鉄の橋を入れたりあるいはコンクリートのブロックを使ったり、こういう非常にモダンなランドスケープの表現が一部にあります。全部ではありません。これについてはまた後ほどお話しすけれども、このエコロジーという一つのベースの上に、人間が新しいランドスケープの表現というものを時代と共に作っていくという考えはやはり放棄することはできません。では、どういうランドスケープ表現がよいのか、というのを考えるべきで、今日実は北海道らしい風景を作る、という幹事さんの問題設定を、大変私は興味深く聞き、受け止めましたのは、北海道というのはそういう、実験というところちょっと語弊がありますが、やはり最先端のランドスケープというものに挑戦をしていく必要があると思います。またそれをやるのに、北海道というのは非常にいいところではないかなと私は思っており、大変期待するところです。ランドスケープの最先端を切り開いていただきたいというのが、私の今日のメッセージの一つです。

この映像なんかも材料、表現はあまり今まで使ったことがないようなものを使っているのですが、石の使い方なんかは古典的なイメージなんか少し残っているんです。

それから、こういうものは、形は非常に新しいようですが、元来これは水制工に使う消波ブロックで、全く違うところに持ってくるところが貝立ての手法です。実は貝かけほどモダンじゃなくて、割とクラシックなセンスがはいっており、こういうものに頼らず、本当にもっと新しいものを作る可能性もあるかと思っています。これはさっきの高速道路ですが、これはもう最先端という

よりもむしろ高速道路としては古典といったほうが良いと思います。こういうドイツ的なゆるい谷間に川が流れており、そこに道路を作ることによって非常に違和感があるわけですが、ドイツ流の道路の景観設計というのはそれは色々な手法を用いてこのなかに収めていくわけですね。integrationです、違和感がないようにしていくという。この部分は水辺のポプラが全く無くなっちゃいました。ここでは残っていますね。水は実はこういう風に流れていたんですね。しかし木はそのまま残してある。あるいは分離帯を広くして木を入れるとか、土工こういうところをラウンディングするとか、色んな手法があります。あと一番大事なのはカーブでしょうね。このクロソイドのカーブを使う、直線を使わないという、テクニックを使ってこの中に収めていきます。これは非常に新しい景観だという事を先ほど申し上げましたけれども、今ではもう古典的な形に近くなっています。同じようにドイツの場合は、谷が非常にゆるいので、谷を渡るときに、非常にスパンの広い単純な形の橋を使い、しかも橋がカーブしています。橋に曲線を使うというのはドイツ流の高速道路から出てきたものです。橋は普通まっすぐに作るのが常識だったのですが、これは曲線を使っています。非常にきれいですね。これがドイツ流の古典的な道路景観デザインなのです。これは少し前の最先端のランドスケープの表現でした。古河の場合は場所も道路ではありませんから少し性質が違いますが、やはり新しい景観のイメージを切り開くという意味がありました。

これはもう出来上がった日本の高速道路で、甲府盆地です。これは八ヶ岳だと思いますが、日本の高速道路は先ほどのドイツの高速道路のようなやり方を一応僕らは学んだのですが、地形の性質がドイツと日本とではやはり非常に違うわけです。日本の方ははるかに山岳道路で、地形の中に馴染ませるといってドイツ流の景観の手法はなかなかうまくいきません。ただし北海道だけは別です。北海道で作った道路はわりとドイツ流の景観、デザインの原則にうまくあっていると思います。それだけ土地が広いのでしょう。本州では難しい。四国、九州もそうです。したがって、私は東名高速道路は傑作だと思いますが、そういう専門でない人から見ると色々かえって欠点が目立ちます。「随分山崩してるんじゃないか」とか、そういう自然破壊というような印象をお持ちになると思います。それは確かにそうで、ドイツ流のものではもう限界があると思います。しかし、日本の場合は非常に面白いのは、これはドイツにはあまり無いことなのですが、山の景観、これは八ヶ岳ですが、こういう周辺の景観がドイツの高速道路なんかと比べるとはるかにドラマティックです。もともと地形の起伏が大きいわけですから、日本の高速道路は周りの遠くの山や海の景色など非常に変化があり、それが美しいと思います。ただ道路そのものは、どうも難点があります。こういうところのガードレールの作り方とか、この辺の斜面のスロープの作り方とか。ここはたまたま切り土はあまりありませんが、これは分離帯のヘッドライトのグレアを防止するものでしょうか、防音壁、遮音壁とか、こういうものが汚らしいん

です。これはもう、分かっているのですがなかなかそれをやめられない、という欠点があるのですが、周りの景色は非常にいいんです。これは日本の高速道路の非常にいいところで、まさに回遊庭園のような美しさだと思います。

これは日光宇都宮道路です。日光宇都宮道路の場合には周りももちろん美しいけれども、路側の設計なんかもなかなかうまくできており、日本の高速道路の中では抜群にいい道路だと思います。こういうのはちょうど、日本列島全体を回遊式の庭園として眺めると言うような感じがします。今から7、8年前に、高速道路調査会というところで、『高速道路 88 景』という小さなパンフレットを作りました。これは日本全国の高速道路、その当時は 6,000km くらいしかなかったかと思いますが、88 景、88 というのはもちろん単なる語呂合わせですけども、美しい場所が選ばれました。殆どは山岳系ですが、中には海とか都市もあります。ランドマークになるようなものを見ながら走るいい場所を選んで、ガイドブックを作りました。その時の考え方は、日本の回遊式庭園をイメージしていました。回遊式庭園のように庭園の中を歩きながら見るという、動きのある景観です。私の考えでは、日本のランドスケープといつか庭園の伝統というのはそのダイナミクス、動きというものを重視していたように思いますので、視点がこう移動します。それが一つの特徴だと思います。このような大きなスケールになっても、そういう原理をもっと生かしたらどうかと思うのです。これから作る高速道路では、こういうランドマークになるようなものをもっと積極的に取り入れていくという考え方をしたらどうかと提案しています。そのため色々な手法もあります。今までも、高速道路で名神高速道路の三上山もとてもきれいですし、東名高速の由比ガ浜あたりから見た富士山もとてもきれいなのですが、あれはどちらかといえば偶然そうなったので、意識的にしたわけではありません。もっとはっきり意識的にやってはどうかという提案を申し上げたいと思います。日本庭園のあの小さなモデルを大きく拡大するという提案をしてるわけで、言ってみればやはり日本庭園からのレッスンを、新しい国土のイメージに移していくという試みを提案しております。ランドスケープの知恵といつか、伝統の知恵を大きな国土に生かすことが可能ではないかという提案でございます。

今は高速道路のデザインでは、非常に高度なランドスケープのデザインを使っているのですが、現実には、これは県道ですが、とてもランドスケープと言えないようなひどいものです。この道路は二つの道路の間に緩い曲線も入ってないですからね。現実的にはこういう道路は沢山あるわけです。ランドスケープって言うてもここから始まらなければならぬのです。本当は。

少し余談になりますが、国交省が道路の作り方のランドスケープデザインの指針というのを作っています。15 年位前に私が一回作ったのですが、私自身不完全だと思いますし、少し新しい知識も入れて作り直そうと、10 月にはできると思います。大体そこに書いてあるようなことは、基本

的な精神は、今まで我々がやってきたような高速道路を作ってきた考え方、高速道路のランドスケープデザインの基礎というものをもう一回きちんと書き直したものです。東名、名神の頃にランドスケープデザインを非常に一生懸命やったのですが、うまく若い人たちの間にその技術が伝承されていません。それをキチンとやろうという作業を今やっております。

これもどこかの県道なのですが、大体こういうガードフェンスみたいなものは、殆どの場合にはつけるような必要が無いようなところについており、無い方がいいということです。今国交省はガードフェンスの設計基準も作りましたが、そこでは私は強く主張したのは、第一章の最初に「ガードフェンスはなるべくなら無いほうがいいんだ」、という原則を保つということです。今は殆ど無反省につけ過ぎていると思います。こういう色々な管理施設ですね。これは歩道があって、今度はまた歩道に転落防止柵をつけています。もうがんじがらめになっています。こうしなければいけない理由も行政にもあるかもしれないけど、いくらなんでもつけ過ぎで無反省過ぎると思います。そこで、こういうようなことをやめましょうというような話を指針には書いております。これはもう皆さんにとっては常識なので特にこれ以上申し上げません。

4. 都市の景観

今度は都市のお話をしたいと思います。これも皆さんご存知かと思いますが、広島は太田川というところで、河岸のランドスケープデザインというものをやって参りましたので、そのフィルムをざっとお見せします。これは原爆、ドームの前です。ここの前に、この階段、これはガンギと地元で呼んでいた太田川の昔からあったという階段がそのままあります。そしてこれも古いもので、これは原爆の洗礼を受けています。この500m上空で原爆が破裂したので、この辺の表面が少し荒れています。そういうところに新しい親水護岸を創りました。

この辺は灯籠流しするところですね。これはもっと大きな灯籠流しをする階段を造りました。右側の方に原爆ドームが見えます。ここから灯籠流しをすると、原爆ドームがきれいに見えます。これは今のところの上流で、新しい護岸を作りました。昔は、ここに崩れかけた護岸があったので、こういう形にしました。これは公園じゃなくて、実際の河川敷で、ここは高潮堤です。下のテラスの辺まで高潮が上がってきます。ついこの間広島に台風17号の時だったかと思いますが、おそらくこの辺まで上がったと思います。高潮の時は上がるんですね。これは公園ではなくて実際の防災施設です。そういうところにランドスケープデザインの考え方を持ち込みました。最初にやったのは昭和51年だったと思います。51年に調査に入りまして、いろんな種類の調査を行い、戦前どういう風に太田川を使っていたか、あるいは現在の市民のイメージマップ調査とか、色々なことをやりました。その結果を踏まえて、2年後の昭和

53年に設計に入り、55年に最初の部分が出来上がりました。それからどんどん伸ばして小さなテラスみたいなものも含めて、もう私は28年くらい付き合ってるんですが今でもまだ続いています。今度は別のプロジェクトが起きそうで、これのちょっと上流のところにこれと違う断面のランドスケープデザインをやったことがあります。そのすぐ裏側に市の公園があります。市の公園とそれからこの河川の河川敷のランドスケープと一緒に設計すると非常にいいわけです。市民の方から見れば市の公園であろうと国の管理である太田川であろうとあんまり関係なく、一緒にデザインするのがいいに決まってるんです。両方とも大体同じ時期に施工が始まるというタイミングだったので、私は同時にやった方がいい、同じ一つの空間として設計しましょうと提案したんですけども、やはり市と国との足並みがそろわなくて、残念ながら市の公園と太田川のランドスケープデザインは切り離されてしまいました。それは気になっていたので太田川の工事事務所に行く度にそれを申し上げて、広島市の公園担当の方にも会う度に言ったら、さすがに28年経つと向こうも根負けしてきて、一緒にやろうという話が最近上がり、大変私も期待しており、これから融合的な設計がなされると思います。とにかく、このランドスケープデザインという考え方を、現実の空間に持ち込むということがやはり非常に重要で、21世紀は、ランドスケープデザインの本来の趣旨が、庭園や公園から抜け出さなければいけないのではないかと、国土全体にそういう人間の意思が入ったようなランドスケープを作っていくということをこれからやる時代ではないかと思っています。ささやかな例ですけども、都心においてこういうものをやる機運が既に生まれてきたと、北海道でももちろんそういうことがあるかと思っています。随分色々なプロジェクトがあるかと思いますが、庭園や公園から抜け出て現実の国土のほうに踏み出していくというのが、ランドスケープの歴史の中でも非常に重要だということは認識して頂いていいんじゃないかと思っています。それは近代のランドスケープの概念が絵画から始まって、小さな庭園に移り、それが都市の公園にあって、都市の街路、さらにそれが国土にいくという、広がっていく歴史だと考え、それが本格化するのはいよいよ21世紀ではないかなという感じがします。色々な行政上の壁があるわけですが、それを乗り越えていくのが21世紀の新しい課題ではなからうかと思っています。

5. 都心の充実

そこでもう一つ先に行きましようか。これまた都心の川の話です。今度は都心の話をしたいと思います。

これは外国の例ですが、これはリヨンの都心のオープンカフェですが、都市的な華やかさというか、社交的な賑わいというか、そういう都市ならではのくつろぎとエレガンスというものがよく現れています。都心の魅力というものをもう一度我々は考えないといけないのではないか、という話です。

これはマルセイユの古い港です。ここもやっぱり旧港で、マルセイユの都心です。ヨーロッパの町は皆さんご存知のとおり、都心というのは昔から都市のその歴史を語っているわけですから、都心に行くほど古いものがあるわけで、周りにいくほど新しいものがある。だから都心をしっかり保てば、そこに歴史と賑わいが集結するわけで、そういう風にして都市の魅力を作っているわけです。それがこの港の場合はこういうものがあるわけですね。ただ日本の場合はなかなかそれがうまくいきません。

これは一見きれいに写真がとってありますが、実は大変問題があります。これは神戸の写真なのですが、向こうに神戸の都心があります。これは昔の外国人の事務所など沢山あった旧居留地です。ここは昔のはしけ溜りがある所で、メリケン波止場といわれているところです。この写真は僕が撮ったのではなく、ある所で講演をするのに、地元の人にこれの写真を撮ってくれと言ったら、割ときれいに見える写真を撮ってきちゃいました。説明としてはまずいんですが、この旧居留地っていうのは神戸の一番古い発祥の地で、それとこの港の間に自動車道路が2つできて、これが国道2号のバイパス、もう一つ向こうに阪神高速で、どうも港と町が分断されていてまずいのです。ここから見ている限りはそうでもないのですが、これは非常にまずいんです。都心というものをやっぱりもうちょっとこれから考えていけないといけないのではないかという話を、少しお話し申し上げようかと思います。今日はどちらかと言うと都心の話は主題ではないのかもしれませんが、今度もやっぱりランドスケープアーキテクトがご関係になる重要な課題だと思いますので、都心の問題に触れてみたいと思います。結論は、日本は都心の景観がやはり非常に貧弱だと思うということです。

今神戸の写真をお見せしたのですが、実は神戸が港の機能というか、港の持っているパワーがだんだん小さくなってきています。かつて30年前くらいは、神戸港の港湾取扱量は世界でも3番目か4番目だったのですが、今は一桁下がって30番目くらいになってしまいました。理由はともかくとして神戸地域の市内の総生産の3割くらいは港湾とその関連の企業で産み出していたんです。今はおそらく10%もないでしょう。統計も取らなくなってしまったのです。実は2050年の神戸を考える会をやってくれということで、私を取りまとめをしたのですが、その際に調べたのですが、かつては港湾関係の企業の生産額のデータがずっとあるんです。ところが12,3年前からデータがないんです。で、港湾関係にデータ探して欲しいといったら、データもう取ってないということです。理由は分かりませんが、とにかくとってない、無い、と。おそらく10%を切っているということで、港湾というものに頼った都市運営というものがもうそろそろ限界なんですね。結局色々あるんですが、最後は観光を市の基幹産業にするということなんです。それと非常に広い意味でのファッションです。服飾ファッションだけでなく、生活スタイル全体をファッションと考え、それを都市の戦略、基幹産業にするという、そういう

宣言をしているんですよ。私はその宣言は方向としては正しいと思います。そうしなきゃいけない。でも本気でそう考えるかどうかってところがやっぱり問題です。こんなに港の一番いいところ、街とこの港との間にこういうものを作っておいて観光都市って言っても、誰も信用しないんじゃないかと思います。私の提案は簡単で、これを地下に埋めたらいいってことです。埋め方も色々ありますが、埋めると一千億程度のお金がかかります。かかっても、もうやむを得ない、投資だと思えばいいんです。港湾をつくるのには何千億かけているわけですから、本当に観光を基幹産業とお考えならば、投資なさるべきだというのが結論です。

そういうレポートを書いて、少し調べましたら、ソウルなどは、皆さんご存知だと思いますけれども、去年10月から首都高速道路の高架橋を5kmくらい撤廃しました。撤去して下に昔からあった小さな川の清流を復活させたというのです。それはソウル市のホームページに載っています。日本語でもかいてありますから、もしご存じない方はご覧になったらよろしいと思います。それからアメリカのボストンという街で非常に大規模な都市内高速道路の地下化のプロジェクトを始めました。これは1兆円だそうです。プロジェクトとしては巨大な、巨額の投資をしているわけです。まさに投資なんですね。新しい産業のためには必要なのです。新しい産業というのは、簡単に言えば都市型サービス産業、もっと言えば観光です。それぐらい本気でやらないとだめなので、神戸だって本気ならやったらどうですか、ということです。

思うに、札幌の観光っていうのは非常に重要だといわれていて、今日たまたま新聞見ていたら、昨日か一昨日か国際的なシンポジウムが札幌で開かれたそうです。わが国の観光は非常に問題があると思います。昨年総理大臣が肝入りで、観光立国宣言とかいうのをやったんですね。日本はこれからもっと観光を一生懸命やらなければならないということをやっと今頃言ったので、ちょっと遅きに失した感がありますが、しかしやらないよりはずっといいと思います。その時に非常に面白いことが書いてあって、標語として、観光のポイントは「住んでよし訪れてよし」という標語があるんですよ。これはなかなかうまい標語だと思います。観光というのは、よその町、外国の町を訪れて楽しむわけですが、「住んでよし」というところが曲者で、観光というのはいわゆる観光施設という、美術館とか博物館、レストラン、ホテルなど、いわゆる観光施設という観光客を受け入れるための施設を作っただけでは観光的な魅力は出てこないわけです。やはり、そこに住んでいる人たちの毎日の生活の仕方、ライフスタイルを見るのが非常に楽しいわけです。なので「住んでよし」いうふうにと書いてあるのです。だから街そのものをきれいにしなければならない、簡単に言えば、魅力的にしなければならないということだと。これはもう都市計画の課題であり、ランドスケープデザインの課題なわけで、決して美術館を作っただけというわけではいけません。従って、一朝一夕にはできない

ということになります。まさにそういう問題なのです。私も土木、造園、都市計画の専門、建築、みんなですけど、非常にプロフェッショナルとして責任があると私は思うのですが、われわれがやってきた都市というのは、特に戦後、なにかやっぱり思い違いがあったのではないかと。

どういうことかという、都市というのは安全でなければいけない、便利でなければいけない、あるいは産業が非常に活力なければいけない、あるいは福祉が充実していなければいけない、防犯が優れていなければいけない、住宅事情がよくなければいけないとか、そういう課題が戦後次から次へ出てきて、公害ももちろんそうですが、戦後の都市というのは、そういう新しい必要性に迫られて都市を作ってきました。それは安全性にしても効率性にしても福祉の問題にしても、都市というものが成立するための非常に重要な条件であることは間違いありません。都市の存立の基盤です。で、存立するための条件なのですが、もう一つ大事だと思うのは、都市が何のために存在するかという存在理由を、どうも我々よく考えてこなかったのではないかなと思うんです。安全で効率がよければそれでいいのか、ということです。これはもちろん安全が大事なことは言うまでもないし、効率がいいほうがいいに決まってるんで、これは重要なことです。プロとしてももちろんやらなければいけないことですが、しかしそれは、都市が存在する理由じゃないと思うんです。

色々な方のご意見聞いてみると、元々都市というのは、例えば政治的な都市なんか考えると一番いいのですが、一種の文化をつくるとう目的がありました。昔の政治、古代の政治都市は、政（まつりごと）と言ったように、祭祀をするということで、非常に宗教的な理由があったわけです。儀礼的な理由がありました。これはまさに文化です。あるいはマーケットなんていうのは都市の存立に非常に重要なものですが、マーケットは、マーケットの中で物を売ったり買ったりしている間に物の間に価値の序列を決めてくわけです。だからそこは重要な情報発信であるし文化なんです。我々はいつの間にか、特に戦後、都市というものを工業生産、あるいは産業の場所である、物を造るのが目的だというような考え方にだんだんなくなってしまったんじゃないかなと思います。物を作るのが都市の最終的な目的なのか、文化を創るのが目的なのかという問題を、もう少ししっかり考えないといけないのじゃないか。やはり僕は都市は、特にこの100万くらいの大都市の場合は、最高の目的はやっぱり文化の生産だろうと思うんです。文化とは、劇場を造るとか美術館を造るとかそういう問題もありますが、そうではなく、やはりある種の都市の品格というか、品のいい、品格のある都市を作るというのがやっぱり都市の文化の最高の表現ですから、これはまさにタウンスケープ、ランドスケープだと思うのです。そういうものが都市というものの価値を決めるのではない。だから産業の生産額の問題ではないのです。だから神戸も生産額が伸びないとか港の売り上げが伸びないと色々ありますが、そりゃ伸びたほうがいいに決まっているのでそれをやったらいい

だと思いますが、それよりも根本は、都市の存在理由というのは何なのか、ということをよく考えるべきでは、ということを申し上げました。ちょっと難しい話になったので、聞いてもよく分からないと皆さんおっしゃるから、例えて言えば、彫刻家が木から仏様を作って、どんなに仏様を作っても、最後にお坊さんがそこでお経を読んで、魂入れないと仏様にならんわけです。仏様っていうのはやっぱり、仏様って魂入れずじゃだめなんで、魂入れなきゃいかん。ランドスケープデザインというのは都市の魂である、という話をしたら、まあ、分かったような分かんないような、なるほどというような顔をしていました、神戸市の方にそういうことを言ったんです。従って、こういうものはそのままにしといていいかん、やっぱりしたい、本気で神戸を観光都市という風に考えるのなら、この橋は1千億円かかっても埋めて、都市っていう、神戸という都市の品格をそこで打ち出さなきゃいかんというような話をレポートに書いたわけです。

これは東京の原宿です。先ほど聞いたら、支部長さんは原宿にお住まいで原宿が故郷だということなので、話が合ったんですけど、原宿というところは、東京では非常に稀な文化というものを前面に出した都市、都市というか地区なんです。青山というのは。明治神宮の外苑と、ここは明治神宮の本宮から参道、表参道です。まさに文化ですね。造った時は、幅が広くて電柱がなく、並木があるって、ただそれだけだったのですが、それだけのために今はまさに最先端の街になっているわけです。やっぱり都市は文化の水準、品格っていうのが非常に重要で、特にこれから21世紀には、情報産業とか、その知識の生産というのが重要になってきます。そういう産業に、例えばデザイナーとか弁護士とか、アーキテクトはもちろん、それ以外のコンピューターのソフトウェア産業とか、そういう情報関係の産業に従事しているような人たち、今の都市というのは大部分がそういう人なのですが、工場労働者と違うんです。こういう質の高い都市を創っておかないと人が集まってこないわけです。だから、まずは青山、六本木、原宿地区はその典型で、そういう非常に品格の高い街だったからそういう人が沢山集まってきて、デザイナーの街になりました。

私が神戸の人たちに申し上げたのは、これからは工場誘致の時代ではなく、人間誘致の時代だと、いう風に申し上げました。人間誘致というのは、二つ意味があって、ひとつには観光客ってことはもちろんありますが、もっと重要なのは、知的産業に従事するような人たちがそこに一生住んでもいいと思うような街を創ってことです。そうすれば、そういう工場がたくさん集まってくるはずなんでね。最初から工場を誘致しようと思っても、街に魅力がなかったら誰も集まってこないような時代なのです、という話をしました。ですから、都市の文化なんていうと、非常に高尚なことを言っているようですが、実際そうではなく、最後は産業の問題、観光の問題にいくということです。これは皆さんにお話しするのはちょっと、仏に説法みたいな話です。言っても始まらないことかもしれない。よくご

存知かもしれませんが、特に私はランドスケープアーキテクトが田園的な環境において十分活躍なさると同じ様に、都心部の魅力をどうやってあげていくかという、都市のマネージメントという点で大きな貢献をするチャンスがあるのではないかな、ということをお願いしたいわけです。

6. 構造デザイン

次は構造デザインという話題です。これは簡単に済ませます。これは私も関係しました東京の羽田空港のスカイアーチです。この構造デザインは、新しいデザインのカテゴリーです。ちょうど今アテネのスタジアム、オリンピックのスタジアム、毎日のようにテレビで私も見ておりますから、あそこのメインスタジアム。あれはおそらくスイスのデザイナーであるカラトラバさんのデザインだと思います。ここで構造デザインという問題が新しい分野として出来上がりました。これは非常に技術的なボキャブラリーで出来上がったランドスケープなんです。さっきのエコロジーの話と全く正反対なんです。エコロジーというのは自然の形ですから。これはもう、極度に、人間の頭脳の中で創った景観のように見えるんですね。全く違うように見えてるんですけども、実は僕の考えではそうではなく、構造デザインというのは基本的には力学の問題なのです。力学の論理というのは、論理そのものは人間が発見したんですけど、これは自然の法則ですからね。個別の人間が持っている恣意的な価値観と全然関係ないです。だめなものはだめなんです。普遍的な法則で成り立っているわけです。エコロジーというのもこれは自然の原理です。どちらも個人が持っている価値観を、越えている、という次元で成り立っているわけです。そういう点で構造デザインは、エコロジーとやはり同じ時代に生まれた子供だなんていう感じが私はします。

7. ランドスケープとコミュニティの創成

最後にちょっと、古河の話をざっと、スライド眺めながら足早にお話し上げたいと思います。古河は先ほど申し上げましたように、沼の復元が一番重要なのです。二番目に重要なのは、これは日曜のフリーマーケットですけども、たくさんの市民が、市民と行政の合同で成り立っている、円卓会議という公園の運営会議がありまして、そこが色々な行事をやっています。次々に新しい使い方を発明していくわけです。これは日曜マーケットです。それ以外にもあとからお見せしますが、色々なタイプの、言ってみればイベントですが、イベントって言う概念よりはもうちょっと新しいコミュニティをつくってプロセスなんです。その過程で、新しい景観を発見していくというそういう考え方です。あるいはこれは四阿ですが、ここに篆刻がかかっています。「星の湖と思っている」。星の湖っていうのはこの沼の別名なのですが、この場所にたまたま篆刻の名人がいて、全国で唯一篆刻美術館というのがあるんです。で、ここ

で四阿を作った後、「扁額が欲しいな」ということを言っていたら、その人その篆刻の名人がこれを寄付してくれたのです。そのためのちょっとした行事をやっているところです。それから、ランドスケープデザインはこういうデザインで、これはコンクリートのブロックですが、こういうモダンなデザインです。これもさっきの構造デザインです。こういう構造デザインと、非常にエコロジカルな空間が、お互いに対立しているように一見見えるんですけども、私の考えでは両方ともある意味で人間をある種越えたランドスケープなのです。これはよく道路で使う切土なんかを盛っている法面の形から出てきたものです。これはエコロジカルに見ると、あんまりいいデザインじゃないと言われていきます。エコロジカルな問題から見ると、問題があるのですが、やっぱりこれは人間が作った一つの新しい形であって、こういうエコロジカルな攪乱の中に、何か新しい景観の芽生えがあるんじゃないかということを感じます。これはちょっと皆さんと考えが違いかもしれないけども、新しい造成地なんかを見ると、土を盛ったところに種が入ってきて、新しい生態系がだんだん出来上がるという、あのプロセスはやっぱり非常に独特な景観で、非常に興味深く僕は思うんです。それからこういう非常に園芸的な手法も使っています。これは妹島さんに設計してもらったカフェテラスですけど、こういう透明な空間の中でとらえた借景です。こういうコンクリートブロックと、透明な空間のコントラストですね。これは3月に行われる桃の花の祭りで、非常にコミュニティ志向の強い公園であります。先ほどの御所沼の復元した部分、で、これは復元したところ、ここは台地の上が森林、これは昔からあった雑木林です。全体としては非常にエコロジカルなタッチなんですけれども、その中にこういう構造デザインというものが入っているという、そういう景観になっております。残りの時間また少し速めにお話しますが、この写真は御所沼といわれていた部分が戦前生きていた頃の墨絵です。これを設計する前に、付近の農家をずっとお邪魔して戦前にこの沼が生きていた頃の沼の使い方についての聞き取り調査を行った時に、あるお宅の床の間に、この墨絵が飾ってあったんです。でその写真を撮ってきたんです。でそこで色々聞いたら、これはジュンサイを採っているところだと。ジュンサイが沢山あったということがまずそれで分かるのですが、とても面白い資料なので写真を撮らせて頂きました。ところが、そのしばらく水田を一回水田になってその後放棄した時に、こんなゴミためみたいになったんです。そこで、これをもう一回復元したと。まあ、簡単に言えばこういうことですね。で、たまたまこの公園の初期に、というのは大体昭和48年から9年ぐらいですけども、この公園を造った最初の市長さんの時に、民家園みたいなものをお考えになってたんです。で、二棟建て民家を移築しました。歴史公園という位置付けになってたんです。だから、こういう古い形の民家を移築したんです。もうひとつはなぜ歴史公園かということ、この場所が室町時代の中期、15世紀の中ごろですね、応仁の乱のちょっと前に、鎌倉に室町幕府

の出先の関東府というのがあったんですが、そこで非常に深刻な内紛があり、そこの鎌倉の公方さんが古河にいわゆる亡命政権を作ったんです。古河公方という。古河っていう町は非常に小さな町で、日本歴史の中で名前が出てくるのは古河公方がただ一回限り、1455年のことですが、それ以来ついに名前が出ない町なのですが、古河公方さんがこの公園の先ほどの森の中に屋敷を持ったんです。そういうこともあって、歴史公園という位置付けにしたんです。私はその時には関係なかったんですが、その後、沼を復元する時に関係したんですが、私は歴史というのは、過去の凍結されたイメージではなくて、一種の人間のドラマのエボリューションです。ドラマの発展過程そのものだという風に考えたほうがいいんじゃないかという風に思いましたので、非常に古い形もあるし、非常にモダンな形もあるし、その間のグラデーションをずっと、発展過程としてとらえるという、それが歴史だという風な形をとりました。ですから、そういう古いものもあるし、これは内藤廣さんが設計した管理棟ですけども、これは古いとも新しいともいえないかもしれませんが、比較的モダンなデザインなんですけど、わりと古典的な形が残ってるんですね。このようなデザインをしました。これは循環した水を流してるんです。こここのところは柱なんか何もなくて、実際の管理棟はここで二つに分割したんです。こういうイメージスケッチを、エスキスを描いて後は内藤さんに実際にレンダリングをやってもらったんです。これは先ほどの妹島さんのカフェテラスです。で、ここからちょっとまたご説明いたしますけど、この歴史というものはエボリューションと考えると、凍結されたある形ではないという、そういうダイナミクスの中で考えたいというのが一つのデザインの要点です。それからもう一つ、これはランドスケープアーキテクチャーにとって非常に重要な問題なので、あるいはご異論があるかもしれないけど、私の考え方では、ランドアーキテクチャーの一つは、何が大事かという、自然と人間との関係の問題でしょう。自然と人間が何かの形で、いわば融合したり反発したり色々あるわけですけど、ある種の人間と自然との間の非常に動的な絡み合い、それがランドスケープの一つの大事なモチーフだと思います。古河公園の場合は自然と人間との関係に実は非常に多様性がある、一方の極では、この御所沼の復元みたいに、一回壊れた自然を復元するというものもある。それからこれは昔からあった雑木林ですけども、これはもう本当に自然のものじゃなくて二次林ですが、自然保護という形で実際にはこれずっと保護されて参りました。これは自然の保護なんですね。人間は保護もするわけです。これは復元した後です。こちらは自然の、ずっと昔から保護されてきた、二次林ではあるけれども、自然保護の代名詞です。これは自然を復元したのものであるんですね。こういう風に人間というのは自然を保護したり復元したりすることがあります。しかし、人間と自然との関係はそれだけではなく、もっと色々あるんじゃないかなというのが私のランドスケープデザインのモチーフの発想です。例えば、これはこう、農業景観ですね。

農業っていうのは人間と自然の重要なある表現ですから、たまたまこうなっているところは昔から茶畑が沢山あったところなので、茶畑を復元し、地元の高등학교の生徒さんに5月に来てもらってこんな衣装を着けてもらって、ちょっとしたイベントをして、新茶を作るんです。こういう行事をして、つまり農業というものを一つのモチーフにしています。

ホーティカルチャーというのはやっぱり一つの人間と自然のある種の関わりの非常にプロトタイプであって、非常に重要ではないかと。この中の庭で、盆栽を沢山使っています。盆栽を大切にしてきた人がお父さんが亡くなったんで、もうこれいいや、あげるって言うから、ちょうどいいと思って盆栽もらってきて、この60cmの盆栽を使った景観を随分作りました。で、盆栽というのは、私は大変貴重な、文化の遺伝子だと思ってるんですけど、人間と自然のある種のパターンなんですね。ホーティカルチャーと、これを重要視しようと。

これは、またそういう考えではなくて、さっき話したように、極度に知的な工作物です、その先端的な工作物というものを自然の中に入れてる。これは、いうのは自然と人間との調和という言葉ではうまく表せない、自然と人間のある種の非常に厳しい対立みたいなものもやっぱりあるので、それも一つのランドスケープのエレメントではないかと思えます。

これは古河の公方さんの一番最後の公方さんのお墓ですが、このように人間は、死ぬと自然の中に存在が埋没していくわけです。最後はこの人間の痕跡ぐらいしなくなっちゃう。それは廃墟というものなんで、廃墟というのは非常に面白いもので、これは昔からランドスケープアーキテクトが非常に関心を寄せたものです。ロマンティスト以降、ずっとそうです。で、やはり、なぜ廃墟にみんな関心を持つかというやっぱり、廃墟というのは人間と自然との関係の中で、自然がずっとこう優勢になってくプロセスに、非常にシテキなものがあるんですね、そういうものが、やはりあると。これはやっぱり人間・自然関係の一つのダイナミクスの表現ということです。これは妹島さんのカフェテラスなんですけど、こういうふうに柱が鏡になってるんです。これは重要な耐震壁ですが、同時に鏡になっていて、自然が映っています。こういうちょっとガラスがあつてですね、全体に見ると向こうの自然がほんとの自然じゃなくて虚の自然というか、イマジナルな自然というか、そういう感じがしますでしょ。で、こういう、自然というものを一種の虚の自然というかな、実の自然ではなくて、美的なとらえ方でとらえられた自然というもので、やはりこれも人間・自然関係の一つの表現だろうと、いう感じがいたします。

禅の庭なんかそういう感じかなと思えますが、そういうとらえ方です。

これは地名ですね。字名。字名を復元しました。昔あって、今なくなっちゃった字名を復元してこんなものだった。文字を通して、周りの自然に対するイマジネーションを起

こさせるっていう、これは非常に詩的な方法ですね。これも人間と自然関係のひとつのあり方だと思います。ということで、要するに人間と自然との関係というものを非常に多面的にとらえていると。ほぼ、復元から、相当自然に対する攻撃的な態度まで、全部含めたような形での、自然・人間関係というものをモチーフにしているのが、一つの特徴です。それから、これはお茶をやっているところですが、どうしてこういうことをやったかという、これは僕の日本の景観の伝統に対する解釈から来てるんですけども、日本の景観の楽しみ方は、江戸の小さな都市名所にあったんじゃないかと。都市名所というのは例えば上野寛永寺ですけど、非常に風光がよくて、山あり水ありと、上野なんていうのは、山ってたって台地の大きしたことないんですけど、それでも、木が生え、茂っていて、下に不忍池っていう水がたまっているという、その山水の美しさっていうのが基本にあって、これは御所沼の復元で実現したわけです。もう一つ日本の都市名所で非常に重要なのは歴史で、非常に由緒あるということなんです。由緒あるということは、まずその土地の持っている歴史、西洋の言葉で言えば地霊、ゲニウスロキやつです。土地の持つ魂とかそういうものが重要であって、それがなくなるとはあまりおもしろくないというのが、日本の伝統的なものの考え、名所の考え方です。幸い古河の公園の場合は、古河公方さん以来の、地霊がありますから、それはいいわけです。それで3番目は、社交的な性格、ソシアビリティです。で、この場合にも、お茶の野点の会ですが。

これは私がちょっと提案者になった水田をつくったものですから、私もやらされるハメになって、水田を作りました。これはだから農業の景観です。これはいいですね。

最後は、こんな子供が昔の農家の屋敷林があった木を利用してこんな風に遊んでるんです。これも古河の公園もあまり造りこまないで、住民がここはどういう場所であるかということ解釈する権利を利用者が持っているという、そういう考え方で、ここはブランコだと、住民が解釈すれば、それはブランコとして使ってもいいと、そういう利用者の解釈権とか、景観の解釈権というようなものを重要視するという考え方を取りました。ですから、設計者が半分そこから先は利用者がそういう解釈するわけです。そういう考え方をなるべく取り入れようとした結果です。これもだから3番目の社交性ってことと非常に関係があるのです。

これは割と桃源郷的な、ふるさとの風景もあります。

最後はさっきの非常にモダンな橋、手前に親子が楽しくピクニックしているというそういう公園でして、これは実は市民が利用しているわけなのでですけども、利用しながらこういう景観を作っているわけです。私はそれを意識して作りました。利用している人たちが景色の一部になるように、色々工夫をしたわけです。で、こういうふうな社交性ということ非常に重んじたということでもあります。ちょっと時間を超過しましたのでこのくらいに致しますけど、

その社交性という問題は非常に重要なので、市民に色々な使い方を積極的にやらしてもらわないといけないわけです。そのために、先ほどもちょっと触れましたけども、市民と行政の仲立ちをする、パークマスターという制度を作りました。パークマスターは、公園のマネージャーなんですね。パークライブを演出するマネージャーで、いろんなことをやって、住民を参加させる。参加させて、いろんな使い方を工夫し、しょっちゅうイベントやっています。大きいのは、春の桃祭り、これは、20万か30万集まるんですけど、小さいのは5人しか集まらないとか。今頃、これから虫の音が非常にきれいな、聞こえる時期なので、虫の音を聞く、虫聞きというのは江戸メイショの非常に重要な行事でした。虫聞きの会なんて、せいぜい10人かそこらしかあつまらないんですけど、それでもいいと。そういうことを企画して、市民に公園の魅力を自ら発見してもらうということなんです。全てをコントロールすることはできません、自然の公園ですからね。そういう考え方ですから、デザイナーがやることはせいぜい半分くらいで、後の半分はバトンタッチして、住民が自ら新しいイメージを発見していくということで、デザインというのは特にランドスケープデザインというのは、終わりがいいんじゃないかと思うんですよ。どこまでいってもキリがない。みなさんはデザインはおそらくプロですから、よくご存知っていうか分かっておられると思いますが、デザインというのは始めるとキリがない。放っておいたら何時間でも何年でもやってるんです。それじゃあ物ができませんから、しょうがないからどっかで一応区切りをつけて作るんですけども、デザインそのものはイメージっていうのは無限に連鎖するんじゃないかと。だから作り上げた後はですね、デザイナーの手を離れちゃいますが、使っている人間がそれをバトンタッチして新しいイメージをどんどん作っていくというのは極自然なことであって、古河でもそうですし、広島もですね。実はそうなんです。広島の川の中に、ポプラの木が一本だけ実は苦勞して残したんです。デザイナーとしてはそれくらいのことしか考えられなかったんですが、その後市民が一生懸命そのポプラを大事になさって、その傍の通りをポプラ通りと名前をつけたり、ポプラを大変わが子のように可愛がってくださって、今でも、ポプラを守るだけの市民の会というのがあります。ひこばえがだんだんできてきたものですから、それをまた育てていくのだと思いますが、そんなことを僕はちょっと設計している時には思いつかなかったです。まさに住民の解釈っていうものが如何に重要で、これはデザインの、無限に続くデザインプロセスの一環を持っているという考えが、つくづくいたします。

ちょっと時間を超過いたしました。皆さんの今日のご関心と少し外れたところが多分あるかと思いますが、後ほどまた、シンポジウムの席上で、補足する機会がございましたら続けたいと思います。どうもありがとうございました。

(2004年9月3日クラーク会館講堂において)