

学 術 講 演

「道路と路上」

藤森 照信 (東京大学生産技術研究所 教授)

藤森でございます。「道路と路上」というわけのわからないような話ですけども、道路というものが人間にとってどういうものであるかということを、工学的ではない人間の身体の問題とか感覚の問題とか、そういうことからお話ししたいと思います。

私が道路というものについて大変印象深い経験を一度しておりまして、それはチベットへ行ったときですけども、チベットのラサというのとは相当近代化した都市でございます。そこにラダイ・ラマの(今はインドに行ってますけれども)宮殿がございます。高さは4,000mでございます。大変空気が薄いところで、景色が、空気が薄いですからうんと遠くまでくっきり見えるんです。孫悟空が飛んでそうなところだったのですが。

当然車も走ってますし信号もございます。チベットのラサも今は近代化しているということを聞いていたので、それはそうだろうなと思って行ったわけです。

空港から下りまして車に乗ってずっと市内に入っていくわけです。高速道路ほどではないけど、ビュンビュン飛ばすことができますし、車もそこそこ行き交っているわけですが、ラサの市内へ入りまして、信号で停まりまして。ああ信号があるなと思って、それが3つ目ぐらいの信号。王宮(ポタラ宮)へ行くために車を下りたんです。車を下りましたら、ちょうどその目の前、車のドアのちょっと先ぐらいを若い人が這って虫のように歩いている。歩くというか、いるわけです。これは知識としては知っていたのですが、五体投地といいまして、地方の熱心な信者がラサまで巡礼に来るのですが、そのときに、普通の人はもちろん車で来たりします。歩く人もいます。馬に乗ってくる人もいますが、本当に信心のある人は、五体投地といって絶対歩いてはいけないんです。べたっと寝転がって姿勢を伸ばして、ミノムシのように行くわけです。それは聞いてはいたんです、五体投地があると。ちょうど五体投地やっている、若い人でしたが、どこから来たんですかね。五体投地をやる方は3年とかかけてずっと来るわけです。それは大きな修行なんです。お坊さんじゃない普通の人が、五

体投地でやってくる。もちろん衣服には、すり減らないように段ボールやいろいろなものをあてがってやっていましたけれども、大変びっくりしました。人間が地べたを歩くという最も基本的なことですけども、それをさらに道路との密着性をよくしたような歩き方を目にしたわけです。とても車と違うなと。極端な形を見たわけです。近代の道路の、歩道ではなくて車道の脇を五体投地して進んでいるわけです。ラサの人たちは、昔からあることで、見ているから何とも思っていない。水たまりとかそういうのはどうしてるのだらうと思うと、やっぱり避けてますし、大昭寺という一番中心のお寺があるわけですが、そこへ行くと、今度は門前で大勢の人たちが五体投地してました。進まないんですが、石がすり減っている。特に女性なんかがいっぱいやっていて。そこへ行くのですが、ミノムシのように、地図もなくして行くわけですから、もちろん途中途中は、お寺とか、裕福な人たちが泊めてくださるそうですが、そこまでどうやっていくのだらうと思ったんです。信号があったりするわけですから、信号のところもちゃんと五体投地で渡るんです。街の中ですから、場所がわからなくなると、聞いたり、迷っているとまちの人があっちとか言ってくれる。僕は最初五体投地をやっているとわからなかったの。ほんと車のドアを開けたんです。そしたらぶつかりそうになったということがあったのですが、道路をそういうふうに五体投地として使う人がいるということがとてもショックで、チベットの中心地の車が行き来する光景と、そういうのにもかかわらず五体投地をずっとやって道を移動している人がいたという光景が大変心に残りまして、ずっと道路とか人間が移動するということを考えるたびにそのシーンが思い浮かぶわけです。

ずっとそういうことを考えてきているわけですけども、きょうはその辺のことをいくつかお話ししたいと思います。

まず日本で、特に車の交通という問題と歩くという2つがどう違っているかということですけども、日本の状況からいいますと、基本的には明治以前、車を交通に使うと

いう習慣は極めて例外的にしかなかったわけです。もちろん牛車とか、人が引く荷車がありました。ただ牛で引くということが基本で、馬で引くということは極めて希だった。

これは不思議な現象なんです、世界中、馬で引くのが普通なんです、ローマでもそうですし中国でもそうですけれども、日本の場合は、なぜか馬よりも役牛とか移動には使っております。牛はもちろん馬よりずっと性能が悪い。恐らくあまり性能を考えなかったのだと思います。

いろんなことが言われています。例えば日本には動物を去勢する技術がなかった。去勢する技術がないと（アジアでは中国、韓国まではあったのですが）家畜は実際問題として車を引かせるには無理なんだそうです。というのは、さかりのついた時期に、例えば雄が引いていて雌のにおいがしたりすると、めちゃくちゃな運動をしてしまっただけで、基本的に軍馬というのも全部去勢して使うわけです。なぜかという、列を乱してしまっただけで、戦争にも何にもならないんだそうです。日本は去勢の技術がなかったというより、もともと本気で牛や馬を使おうと思わなかったというのが一番大きな理由だと思います。

基本的に車行の習慣が日本ではなかったわけです。例外的にももちろんちょこちょこやってましたけれども、じゃあ何を使っていたかという、水運でございます。東京、大阪はもちろん基本的な荷物は全部船で運んでおりました。京都のようにろくな川がないところでも運河をつくり、特に高瀬舟を開発した。高瀬舟というのは、要するにごろごろ引く船なんです。いざとなれば川底をこすりながら引ける、人が引く張って引くというのが高瀬舟ですが、そういうような工夫までして基本的には水運で行ったわけです。

あるいは東京・江戸ですと、江戸の橋を見るとわかりますが、全部太鼓橋になってます。日本橋は、広重の昔の絵を見るとわかりますが、太鼓状に持ち上がっている。太鼓状に持ち上がっているということは水運を優先したということです。あれは、神社の入り口じゃないですから面白がって持ち上げたわけではなくて、下の荷物を運んでいる船がつかえないように持ち上げていました。だから大変なわけです。陸上の車行は、もちろん荷車は当時あって、牛には引かれてませんけれども、荷車はあったんです。日本橋なんか渡るのは大変だったわけです、急斜面を。人が押して渡ったわけですが、そういうふうには日本の場合、車行の伝統がなかった。そこに突然明治以降馬車、車という車行が入ってくるわけです。当然それは大きな矛盾（全然伝統のないところに入ってくるので）を引き起こすわけです。

実はヨーロッパも、時代によるのですが、古代ローマのように基本的に車行にあわせて都市をつくった都市もあるわけですが、多くのヨーロッパの都市は、車行にあわせて

つくっていなかった。時期によりますけれども、むしろ古代ローマだけが特別に車行を大事にしていたわけで、それ以降中世になりまして成立する、例えばパリにせよロンドンにせよ、ヨーロッパの現在一般的に知られている都市は、むしろ車行はあったのですが、車行に相応しいようにはつくらなかったわけです。

ヨーロッパで、古代は別として、車行、つまり車で移動するということを都市づくりの中に、もちろんヨーロッパも都市以外のところではわりと石畳を敷いたりしてやっていたわけですが、本格的に車行ということ考えたのは意外と遅くて、19世紀の半ば、日本でいうとちょうど明治維新の頃、1850年代、60年代になります。だから今からちょうど150年前ですが、初めてパリで車行を中心とした都市づくりが行われます。

これは聞いたことがあるかもしれませんが、「パリ大改造計画」といって、ナポレオン三世（大ナポレオンの甥）が、車のための都市づくりということ考えたわけです。パリ市長のオスマンという人に命じて、オスマンがつくり上げたわけです。これが現在のパリです。現在のパリに行きますと、ブルバールという大通りがぱっと通って、並木があって、その脇に、ちょうどブルバールのスケールに相応しいような5、6階建てのアパルトマンといいますビルが、上のほうに人が住んで、下は商店のようなビルがざっと並んでいますけど、あれは全部19世紀半ばに、パリ大改造計画の中で整えられたものであったわけです。

こういうふうに車というのは突然、日本のようにまったく車行のないところでも全然違う原理で入ってまいります。車行の伝統のあるところでも、車行にあわせて、車行のために敷石（割った石）を敷くということだけはやっていました。敷石を敷かないと、冬は完全に車は動けなくなりますから、敷石を敷くことだけはやっていて、格別道路を広くつくるか、あるいは道路同士をちゃんとつないでいくとか、あるいは道路が角を曲がるとかいうことはやっていなかったわけです。日本でも道路の角というのは、今、隅切りといって法律で必ず道路と道路の角は斜めに切ります。住宅地でも必ず切るのですが、それをやるようになったのは明治以降です。それまでは、人も荷車も直角に回れますから必要なかった。今は切るわけですが、そういう様々なことは意外と日が浅いわけです。極端にいうと、車行用の道路というのは世界でいうと150年です。日本だと明治から始まりますから百数十年、明治の時、道路に車を入れるため道を広げたりしはじめるのですが、ですからそんなにそれはヨーロッパと比べて遅れていたわけではない。ただ、車を使うという伝統が全然なかったですから、ギャップは大きくして始まったわけです。ですから車行の歴史は150年と世界でみていいわけです。日本も若

干遅れますが、大したことはない。

それに比べると、少なくとも普通の、人が歩く歩道、人道の歴史は、どのくらい遡るかというとはっきりしないのですが、普通は奈良時代に全国の統一国家ができるわけですが、奈良時代の前、飛鳥時代に道路の制度ができてきたわけですが、ちゃんとした道路そのものは、彌生時代にはすでにできていることが発掘でわかっています。それから縄文時代にもあったんじゃないかというのは、三内丸山遺跡の中に出てきている。踏み固めています。それはともかくとして、少なくとも人が歩いたところに道をつくるということは、2000年くらいの歴史があるわけですが、車用の道路というのは150年くらいの歴史しかないわけですが、そういう点ではまだまだ発展途上の移動方法だと考えたほうがいいと思います。車自身も相当これから変わるでしょうし、道路も相当いろいろな形で変わっていくのではないかという気が僕はしています。ですから交通は、まだ発展途上のものだと考えて、特に車行というのはみていったほうがいいと思います。

この発展途上の車行について、先ほど純技術的なことではなくて、人間にとってどういうものかを考えたいと思うわけですが、僕が車に乗る、あるいは車で移動することを考えたときに、いつも一つの参考になっていることがあるのですが、一方で歩行、つまり二本の足で立って歩くという問題がございます。これは日頃やっているわけですが、まず進路を確かめ、一番便利そうなところを選んで行くわけですが、当然周りを見るわけですが、並木の様子、人が来ないかどうか、それから地上に障害物があつたりしますから、足元は、基本的には人間は意識しては足の周りを見てなくて、もう少し先を見ているのですが、実は無意識のうちに路面の状況というのを判断しております。その判断を間違えとけつまずくわけです。

この足が無意識のうちに路面を判断しているということは、僕自身は昔、高校時代ですが、山に登った。そして夕方になるとときがある。そうすると周りがわからなくなるんです。最後は真っ暗状態になるわけです。懐中電灯を持っている奴が先頭に立って草原みたいなところをずっと歩いていくわけですが、そのとき面白い経験をしたのですが、要するにどこが道かよくわからないわけです。山道というのは細いですが、特に普通の人が通らないところを通ります。一応踏み分け道みたいな。そうするとちゃんとわかるんです、足の触覚から。ちょっと外れた時とか、ここは人が歩いた跡だと。これはほんとに驚きましたけど。緊張してますし、早く下りなければいけない。けどへたとすると危なくて、足に当たるいろんなものがあります。それから踏むときの触覚、それがものすごく敏感になりまして、手探りというが大袈裟ですが、足探りみたいなことができるわけです。足というのは、その気になればこれほど

ちゃんと路面を判断しているんだという気がしました。

あるいはスキーで下っているとき真っ暗になってしまったことがある。そのときに、見えないのですが、先頭に行く人たちがやはり懐中電灯を持っていて、だーっと斜面を走っていくわけです。音が聞こえるんです、自分の前を。スキーですからすぐそばに行けない。10mぐらい先。さーっという音を頼りに行くんですが、そのとき、やっぱり足でわかるんです、下がどうなっているか。相当微妙なものだという気がしたのですが、そういうふうにして日頃は無意識ですが、恐らく無意識のなかで足がいろいろ判断しながら危険を考えながらずっと歩いていっているわけです。これが歩道・歩行の基本になるわけです。もちろん目で見て、足で感じて、頭で判断して、それを風を感じたり、音や臭いを感じたりして歩いていくのが歩行になるわけでございます。

これと全然違う経験をする移動というのが都市の中であります。何かというとエレベーター、特に超高層のエレベーターですが、超高層ビルというのはできてそんなに日が浅いというわけでもないけれども、霞が関ビルができて30年近くになるわけですが、それ以降、超高層の中で働いていた人たちにいろいろ聞いたことがあるんです。超高層に入って何が変わったか。おしなべてみんなが言っていたのは、外へ出なくなったのだそうです。昼飯時でも、できるだけ近くで、大きな超高層に入っている会社ですと中に食堂持ってますから、そういうところで食べる。なかなか下まで、昔、10階建てビルぐらいのときは毎日、昼はみんなとご飯食べに行っていたのが、超高層になったとたんに行くのが億劫になって出なくなった。僕らも超高層で時々仕事をすることがあるのですが、やはり出る気がしないんです。

なぜなんだろうと。高さだけですと別にどうってことないし、時間だけだとエレベーター使えばわずか1分くらいの差ですが、これはやはりエレベーターの問題というのがあると思います。

エレベーターの中に入っているときのことを思い浮かべてほしいのですが、あの感覚は、エレベーターの中にある空気（ムード）というのは、ほかにはないんですよね。エレベーターの中にしかない。エスカレーターにはもちろんないし、歩いてもない、車の中にもない、エレベーターの中にしかない独特のものがあるわけです。

当然ですが、まず入るとみんな黙るんです。じっとしているわけです。どこを見るわけにもいらないから何となくじっと黙って壁を見ているか下を見ているかするわけです。あのときの数十秒間の独特の空気は、都市の中で暮らしていても、田舎で暮らしていても、あれ以外では味わえない独特の雰囲気、独特の空間の中に我々はいるわけですが、どうもあの空間が、超高層ビルから人が外に出たくな

くなる気持ちのもとになっているのではないかと思っています。

エレベーターというのはいったいどういう空間で、その中で人間はどうなっているかということを考えてみるわけですが、まずエレベーターというのは、点から点へと行くわけですが、1階から20階とか30階とか行くわけですが、その間は自分の判断がないわけですが、入るとき、出るとき、その2つだけ、点と点についての判断で、移動の間は人間は判断停止になっているわけですが、あとはお任せするわけですが、歩行ですと、とにかく一歩ごとに判断しているわけですから、一歩ごとに体と五感を働かせながら歩いているわけですが、それがありません。一種の判断停止をしているわけですが、脳がいろいろ判断しながら自分で決定していくということを中止しているわけですが。

じゃあそれ以外の感覚はどうなっているかということを考えますと、視覚があります。車に乗っていても人が歩いても外の景色を必ず見ているわけですが、それはいいわけですが、必要ないし、箱の中ですから視覚も停止しております。もちろん見えないからしょうがないわけですが、聴覚も基本的には停止しております。別に音を聴く必要はないわけですから、聴覚も停止しております。車に乗りますとあれこれ聞こえますが、それも聞こえないわけですが。

それから、体感ということもない。だいたい皮膚で感じたり重力を感じたりするのですが、体感のうち重力の部分だけは若干あるのですが、少なくとも風が吹いてさわっていくというようなことはございません。それから、歩いているときは、何となく肉体、重力というか、大地を感じながらドシンドシン、あるいは足をすりながら歩いて歩いていくわけですが、そういう足から来る体感もないわけですが。1ヵ所にずっと立っておりますから、要するに、視覚、聴覚、体感、嗅覚、そういう人間の脳以外の肉体的部分が応答することを身体性といいますが、身体というのは肉体にくっついていて触覚をはじめとする様々な感覚があるわけですが、その身体性というものが停止しているわけですが、ですから判断の停止と身体性の停止がエレベーターの中で起きていることなんです。これは実はエレベーター以外では、現在我々が普通に暮らしている中ではないわけですが、恐らく我々が普通経験しない脳と体の停止状態というのが、あのエレベーターの中での独特の、一言でいうと嫌な感じですが、何とか早く脱したいと思う感じのもとになっていると思われるわけですが、恐らく身体性と判断の停止というのは、きっと棺桶の中というのは、まだ入ったことがないわけですが、棺桶の中というのは（意識がないからいいのですが）恐らくああいうものだと思います。もちろん身体性も判断も停止しているわけですが、エレベーターというのは、極端に言うとも移動する棺桶というのと、エレベ

ーターをつくっている人に申し訳ないのですが、少なくとも生きている人間にとっては移動する棺桶であり、そこは瞬間的ですけども、十数秒間の死の世界に違いないんです。

普通、人はそう思っていないけれども、恐らく無意識の中でそう感じていて、そのことが結局、エレベーターに入ると突然人を無口にして、エレベーターから出るとき何となくほっとするわけですが、これは毎回そうです。それから、超高層に住んでいる人が下に行きたくないというのは、恐らくエレベーターを経過しなければいけないという、あのことが本能的に嫌がっているのではないかと思うわけですが。

エレベーターという非常に極端な例であったわけですが、車というのは何かということを考えますと、人間にとって車というのは歩行とエレベーターの中間的な性格をもっているのではないかと考えるわけですが。まず点から点へ移動するというのがございます。歩行というのは基本的には自由なわけですが、道路を歩きますけれども、道路は網の目のようにありますけれども、自由に歩ける。斜めに突っ切ってもいいわけですが、あるいは裏道を通ってもいいわけですが、相当自由度がございまして。特に車行の代表的な高速道路になりますと、歩行における自由度は極端に減っていくわけですが、基本的に高速道路ですと、乗るところと下りるところは自分で判断するわけですが、乗ってしまうと、その間は判断停止ではないのですが、相当点と点の間は決められてしまうわけですが、自由度はないわけですが、ですからエレベーターほどではないわけですが、判断は半分ぐらい停止するわけですが、つまり、道筋が限られてしまいますから、しかし、完全に停止するわけではない。スピードは自分で決めなければならないし、危険がございまして、カーブもございまして、対向車とのいろいろございまして、ですからエレベーターとは違うのですが、ただやはり判断としては半分停止、半分稼働という状態になっているわけですが。

それから身体性について言いますと、視覚は相当働きます。場合によると歩行よりもはるかに働かせなければいけません。基本的に高速道路の中は視覚で、危険とか距離とか方向とかスピードとかいろいろな指示があります。全部視覚でやっていますから、視覚は歩行よりもはるかにある面では敏感に働かせております。特に高速になっていますから、じっと見つめてないと、ぼーっとするわけにはいかない。そういう点では視覚はわりと重視されております。

それから聴覚。これも歩行に比べれば相当落ちてますが、音がしたり、前の車のブーツという音がしたり、横を抜いていく車の音がしたりしますから、半分ぐらいは残っているわけですが。

体感についていうと、風を感じることはございません。

臭いのようなものを判断するということもあまりないわけです。ただ体感がまったくエレベーターの中みたいに停止しているかという、それは違って、タイヤを通してくる振動がございます。これはわりあい大きな情報源でございまして、路面の状態はいつも無意識で感じております。ときどき継目があるとガタツとしたりしますし、道路によると、体感に訴えるようにぶつぶつがついていて、スピードを出すとか、そういうことをやっていますが、体感は歩いているのに比べれば落ちておりますけれども、半分くらいはあるわけです。ですから車というのは、ちょうどエレベーターと歩行の中間的な位置にいるというのが僕の判断でございます。

同じ道路でも高速道路と普通道は違まして、当然ながら高速道路のほうがよりエレベーターに近いです。普通道路のほうがより歩行に近い状態にあるわけでございます。ですからエレベーター、高速道路、普通の車行の道路、歩行する道路、こういう順に人間の身体性とか判断ということというのと並べることができるのではないかと。

身体性と判断を全開して人間が移動する、これは一種の路上になるわけです。路上を感じながら路上を移動するわけですが、エレベーターになるにしたがって路上的な性格がなくなるわけです。身体性判断が停止してきます。ですから、極端なことを言うと、高速道路というのは道路ではありますけれども、路上というのは半分以下、3割くらいになっている。じゃあ何を 100% というかという、恐らく五体投地というのは道路の路上というのを感じている 100% だと思います。歩行はそれに比べれば 80% ぐらいでございますけれども。普通の道路が 50% とすると、高速道路は、路上の性格というのは 40%、それからエレベーターは恐らくゼロといえるのではないかと思います。

こういうようなことを考えたのは、実は日本の高速道路というのは非常に大きな問題を持っております。当然それは様々な形で反対運動となったりしておりまして、道路行政というのはあれこれ問題を秘めているわけでございます。音の問題、景観の問題、エネルギーの問題、空気の汚染の問題、いろいろありますけれども、基本的にはさっき言いましたように 150 年しか歴史がないわけで、発展途上にあるわけですが、この高速道路のことを考えるとき、機能的な問題だけではなくて、運転している人たちがいる。車に乗っている人たちがいるわけですが、その人たちにとって高速道路がどうあるべきかということを考えるべきではないかと私は考えているわけです。

それは基本的には道路というものが持つて、半ば歩行に近いけれども、半ばエレベーターにも近いという、要するにちょうど歩行とエレベーターの、あるいは人体と純粋な機械による移動との中間的な性格をもっていて、中間的な性格を持つているということをやっと考えながら道路

というものを基本的には考えていかなければいけない。歩行のように 100% 人体、人間によるものとは別です。しかし 100% を機械によるエレベーターとも別です。その辺のことを考えながらやっていくのは基本的なことでは大事ではないかと思うわけです。

結論的に言いますと、日本の道路というのは若干エレベーターに寄りすぎているのではないかという気がいたしております。外国で高速道路でもいいですが、乗ってみるとわかりますが、ちょっと日本と違うんです。日本の高速道路のほうが、特に都市に入ってきますとエレベーターに乗っているような感じがするんです。景色もだんだん見えなくなりますし、狭い中をずっと走る。空があいているだけがエレベーターと違って、それをずっと行く。スピードは自分で何とかできますからいいのですが、その辺がもうちょっとエレベーター寄りを人間寄りに引き戻す必要があると考えているわけです。

具体的に、分析的に言いますと、さっき言いましたが、身体性の問題で、視覚、聴覚、体感、そういうものをもうちょっと回復するような形にすべきではないかと思うわけです。例えば視覚と言いますと、日本の高速道路から見える景色は非常に汚いわけです。一般の街の景色ではなくて、高速道路から見えるのは側面の擁壁であり、削った斜面の擁壁であり、ああいうものですが、美的な状態、つまり目に気持ちのいい状態になっていないわけです。あるいは聴覚もそうです。測ったわけではないけれども、何となく音が大きいような気がする。恐らく側壁がわりと高くなっている。これはいろいろな理由でなっているのですが、それからくる反射の問題だと思いますけれども、そういう気がいたします。

体感の問題は、どうしようもないのかなと思いますが、少なくとも視覚的な問題、体感もあるような気もするのですが、わりとごつごつ、ごつごつするんです。日本の道路は、つくり方の問題かもしれませんが、恐らく継目の問題があるのではないかと思います。わりと日本の高速道路は地上ではなくて空中を走らせますから、それはしょうがないことかもしれませんが、その辺を考える必要があるのではないかと。

こういうことをいうと、お金がないからそういうことができなかったんだと何となく考えがちなんですが、そうではないんです。日本の最初の高速道路は、都市内の高速道路ですが、東京オリンピックのときに今の首都高速道路をつくったわけですが、首都高速道路をつくったときに、日本の高速道路の現在指摘される一番の問題は、都市内ですが、一番極端に現われているのが日本橋の上です。あそこの上に高速道路をつくったわけです。今は、あれは日本の高速道路行政の最大の汚点みたいに象徴的に言われるわけです。まず日本橋という最も重要な道路の原点にああい

うぶざまなものをつくってしまったという問題がございます。

これは、実は何度も検討されているんです。どうするかと本気で。一つは下を通そうということです。ところが水がなくなるんです。水のさらに下を通すかということ。もう一個は、もっと上を通すか。だけど、いずれも別な問題が吹き出してしまふ。あの上を通す、今のような状態であるのをやめるのに道路公園もやぶさかではないんです。あれをやめるためのお金ぐらひは付ける覚悟はあるようですが、どうやったらいいかわからないんです。水の下をさらに通すというのが…。だけど、いろいろな問題がある。

あの問題について公園の昔の人たちに聞いたことがあるのですが、ああいう問題が起きると思わなかったのか。つまり、あんなにぶざまなものはないと批判をされているわけですね。特に外国と比較されて、日本の都市は何事を行っているのかといわれるわけですが、聞きますと、基本的にどこにもなかったそうです。オリンピックで日本橋の上を走らせると決めたとき、歴史とか、都市の景観からまずいのではないかというのは全然なかったんだそうです。あれば恐らく下を通したし、ほかの方法を考えただろうと。だけど全然なかった。だから何の問題もないと思って通して、今は反省せざるを得なくなったわけですね。

道路の側面に、ただ汚いコンクリートの壁が並んでいるのですが、あれのことについてどうだったんですかと聞きました。高速道路をつくるときに、日本のデザイナーたちが大勢あのデザインに入っていくわけですね。栗津潔さんという、日本のあの時期から活躍しているトップデザイナーですが、栗津さんに直接聞いたのですが、高速道路をオリンピックでつくるときに、デザイナーたちが入ってデザインの問題をいろいろやったのですが、道路の側壁なんかについて議論はなかったのですかと聞いたら、まったくなかったんだそうです。自分たちも考えなかったそうです。まず高速道路が街の中から見えるわけですね。非常にぶざまなんです。それがぶざまに見えると思わなかったそうです。どう思ったんですかと。きれいなものだったと思うそうです。コンクリートや鉄の柱が立って、そこにコンクリートがどーっと、とてもいいものだったというんです。どうしてそう思ったのかわからない。でもあの時はそう思った。栗津さんたちがデザイナーとして入っていったい何をいったいやったのですかと言ったら、自分たちがテーマだと思ったのは標識や信号だということです。信号がいろいろつきますね、あと何メートルだとか表示がつきます。あれをどういう美しいデザインにするか、これは一つのテーマだと思った。だからアメリカへ行っているいろいろなことを調べたり、いろんな実験をして色と形、見やすく、なおかつデザインがいいのを決めた。もう一つ、高速にある料

金所のデザインを考えた。基本的にはコンクリートのああい塊的なものが街を通るのは非常にいいことだと思っていったというんです。むしろコンクリートのままだーんといけば、それはそれでいいので、特別色や考えた形について微妙なことをやったりするということにはなかった。材感にはコンクリートの打ち放しでいいと思った。信号と料金所以外はそれでいいと思ったというんです。もちろん栗津さん自身も、あの時にもうちょっとそういうことを考えていたら相当違っただろうと。何でもそうですが、最初に予算が付かないと、あと付かないんです。最初のときにそういうことも考えて予算が付けられれば、あとはずっと付くわけですね。お金がないということではなくて、そういうことを考えなかったというのが本当だったと思います。

じゃあ外国はどうかというと、外国でもそういう問題は考えられていなかったんです。栗津さんたちがアメリカに調査に行ったときも、橋脚のデザインとか路壁のデザインをどうするか、斜面をどうするかということについては、斜面は切ってコンクリートをばーっとやる。橋を架けるときはコンクリートをどーっと架ければいいという、それだったといひます。それをそのまま東京の中に持ち込んでしまったということですね。

実はヨーロッパやアメリカの高速道路は都市の中をあまり走らないんです。日本だけが特別で、都市のど真ん中を相当たくさん走るわけですね。ですから道路の問題というのが非常に過激に日本では出てしまうわけですね。これは日本だけではなくて、恐らくアジアの都市が、今高速道路を都市の中に持ち込み始めております。日本もそうですしタイもそうです。中国なんかどんどん入ってきているわけですが、恐らくそのときに、非常に極端な形で道路が、機能的なものは別ですが、普通の人間の日常生活から見たときに否定的なものとして見え始めることが多いわけですが、これはやはり何とかするというのが大きなテーマでございまして、もちろん景観については土木のほうでも相当注意しております。昔に比べればずっとちゃんとデザインをしているようになってくるわけですね。そのときに一番基本的なことは、車の道路を基本的にエレベーターと人間の歩道のちょうど中間的なものであって、中間的なものだから、エレベーターのままでずっといくことも許されるわけですね。日本ではそれがずっといってしまった。逆にいひますと、中間的なものですから人間の側に、人体の、いわゆる歩道の側に、もちろん完全には行きませんが、ひきつけることも可能だと。つまり身体性が回復するような形で車行というものを変えていくことも可能なわけございまして、それが恐らくまだ150年の歴史しかない車行についての21世紀の課題ではないかと考えております。

以上です。