

特別講演

テーマ：「自然と人格権が決める景観の質」

講師：京都大学教授 小林 正美

○司会者 お待たせいたしました。ただいまより、平成19年度近畿地方都市美協議会都市景観研修会を始めさせていただきます。

まず、初めに、京都大学大学院地球環境学堂・人間環境設計論 教授 小林正美先生から、「自然と人格権が決める景観の質」と題しまして、1時間程度、特別講演をお願いいたしております。

小林先生におかれましては、これまで人間環境設計学、都市デザイン、環境行動学、都市の安全設計、景観デザインなどの研究を踏まえ、地球環境に配慮した持続的な都市の発展のあり方などにおいて高い手腕を発揮されており、そのご活躍ぶりは枚挙にいとまがないほどでございます。先生のプロフィールにつきましては、本日、要約させていただいたものをお手元の先生のレジюме資料の最後にまとめておりますのでご覧ください。

それでは小林先生、よろしく願いいたします。皆様、拍手で先生をお迎えください。（拍手）

○小林 正美氏 皆さん、こんにちは。京都大学の小林正美と申します。今日は約1時間ぐらい、この今映ってます「自然と人格権が決める景観の質」という少し見慣れない言葉を入れながらの景観の話をさせていただきます。

お手元に事前にこちらの方から配っていただいた資料があると思いますので、この書き方の順番では、最初の方に土木構造物の景観デザインを1番、そして2番目というか、景観・アメニティに関する裁判と環境政策の形成、こういう順番にしております。

すが、この今日の講演では2番目から始めて、それから1番目の話に行くような感じでやってみたいと思います。

テーマが自然と人格権という、何でこれが一緒に出てくるんだろうかというのが多分最初に読んだときにはあまり整理がつかないと思うので、難しそうな話題から先やって、あとはできるだけ多くのスライドで現実はどういうものを結果的に景観として私らは受け入れてきたのか、そんな話ができたらと思っています。

まず、早速このスライドから見ていただきたいと思います。テーマ的には結局景観を守るというんですけれど、何のために守るのと言ったら、次の人にちゃんとそれを理解して享受してもらいたい。ではどんなものがよい景観なんでしょうか。そこで美しいという言葉は簡単に言うんだけど、個人的な問題じゃないですか、多分いつも皆さん、そういう会話をされることが多いと思います。でするので結果として心の中に、ああ美しいなと思ったらそれが美しいのであって、何かのデフィニションで与えられたものであるからこれが美しいんだって話は私はしません。なぜならこれは心の問題で、人がどう判断するかというのは、そう言ったからそれが美しくなってくればいいのだけど、なかなかはくれない。そういう意味で、ここでは私、一番最後に本当は言おうと思ってるような言葉を最初に言って、そしてそのように皆様が理解していただけるかどうか、ちょっと今日はやってみたいと思っています。

「多様な生態系を持った自然、それと個人の人格権を尊重し、お互いに助け合う地域社会」、のこの最後に「姿」というのをに入れてそれを視覚的に見たとき、そうやって生活している人々の姿を見たときに、人間は美や調和を感じる。多様な生態系を持った自然というのは調和世界と言うんですけれど、自分で、目で見てわかるものではなく、無くなって初めてわかるというのが大部分です。そのため、そういう景観というのは見た結果、要するに景観それ自体は私はあまり価値がないと思っています。なぜならあらゆることが人間と周りの環境の兼ね合いというか、かかわり方でできますので、いい景観、悪い景観、いろいろ言いようがあるけれど、すべてそれも含め

て時間が経っていくうちに残らないものは消えていってるし、タイムスケールで考えれば千年経ったらすべてそれはあたりまえの風土となるというそういう書き方でまとめてますけど、言われてもどうしようもないというのでやっぱりここ十年、どうしていくかというのが景観の問題だと思うので、その話も含めてやっていきたいと思えます。

最初に、この本が「景観保護の法的戦略」、この副題というか「景観・アメニティに関する裁判と環境政策の形成」、著者は中島晃さんなんですけど、私のところの博士課程の社会人で来ていただきまして、この3月に学位論文をこのタイトルでまとめてもらいました。そこで扱ったテーマというのが、一番私が関心を持っていたのは都市計画法の中に景観法が入ってきている、これは今まで条例でできた部分ではなくて、国の基本の法律の中に入ってきているというと、憲法やそういうものと当然ですけど、いわゆる財産権の問題が一番気になるなというのはずっと思っていました。それとこういう景観というものがどういう関わり合いで、法律の中では整理されて一つのロジックが組み立てられているのか、そこの部分を随分私の方も質問をして教えていただいて、今日はここに書いてありますところを要約的にまず読ませてもらいます。これは学位論文の審査のときに、その内容がどう優れているのか、それをまとめたものです。

1960年代後半から70年にかけて提起された公害裁判ですね。これが環境政策の形成に大きな影響を与えてきたと。しかし景観・アメニティといった文化的、精神的価値の保全には、必ずしも積極的な保護は国としてはしてなかった。2002年12月に国立景観訴訟に関して東京地裁が下した判決。景観利益に法的保護を与え、景観・アメニティをめぐる環境政策に重要な影響を及ぼしたのがこれです。そして2004年6月の景観法制定につながったということはこれ事実です。なぜなら景観保護は最高裁の判例でも守るに値するということを、はっきり国がよい景観ということとかそういうことは別にして景観利益、利益という言葉がそこで出てくるんですけど、法律上保護に値する利益に当たるというこの判決が出たことで、いわゆる都市計画の

中で景観というものを一つの権利とかそういうものとして一緒に扱わなければいけない時代に入ったことがここで明確になってきています。この研究論文の中で五つぐらいの項目で重要なところを、ここまでに至るまで景観・アメニティに関するようなものに対して裁判の判例、それがどういう経緯をたどりながらここまで来たかというのが非常に詳細に判例を分析されています。

1 番目で、大阪アルカリ事件や信玄公旗掛事件など戦前の公害環境裁判によって、財産権行使を制限するための法的な枠組みとして、権利濫用の抑制が示されてきた。これは法律の基本として、経済活動の自由を制約する法的な根拠に、権利を持ったところには必ず義務もあり、その制約があるということを、まず戦前であっても法は示しており、戦後は新潟水俣病事件などの公害裁判によって経済活動の自由を制約する法的な根拠として、今度は人格権優位の法則が確立したことを明らかにしている。ですから法律も進化をしているという言い方でいいと思うんですけど、人間の行為に対してどういう制約を考えていくかという中で景観法の法制化というのも出てきている、それがまず 1 番。

2 番目は、人格権は人間の尊重ないしは個人の尊厳の尊重の原理と結びついた憲法第 13 条の幸福追求権に由来する基本権であり、現在では人格権の範囲が次第に拡張され、住民の環境的利益も拡張された人格権、こういう使い方をされているんですね。そして法律上の保護が与えられ、景観・アメニティなど環境利益の保全のための環境政策の形成を推し進める、その重要な後ろ盾になっていると。ここで憲法 13 条と第 29 条、これらはよく引用されます。根っこはこの二つの憲法の権利をどう個人の問題から社会的な問題、公共的な施策の中で組み入れながら、どう人間の権利を認めてきたかの過程なのです。ですから景観がその中に入ってきたということは、成熟した社会に至るための非常に大きな一つのバリアを私は越えたと思っています。

3 番目ですけど、憲法 29 条に規定する財産権は、公共の福祉に適合するようにその内容は法律で定められているとしている。この公共の福祉による制約は、内在的制

約原理（消極的目的による規制）と外在的制約（積極的目的による規制）に分けられ、この内在的な方の前者では必要最小限の規制が要求される。必要最小限というのは、あまりいろいろ規制をかけない、これには建築基準法などが該当します。これは建築の自由とは全く違う話で、「必要最小限でやること」というのが建築基準法のスタイルです。しかし、後者の方、最大限ということは立法府の広範な裁量を認める政策的制約原理であるとの現代憲法学での一般的な解釈が示されており、憲法29条の方で保障する財産権、これは政策的制約原理に基づく公共の福祉が妥当で、必要最小限規制の原則は適用されないとする考え方を、ここでは明らかにしています。要するに良好な環境の形成をはかる環境政策の形成にあたって、土地利用規制の必要最小限規制という考え方からの脱却が求められているとの指摘を行っています。必要最小限だけやっておけばいいというのではなくて、幸福を追求するかそっち側の問題に対しては最大限の努力をしていくという内容が、この憲法の条文には含まれていると。

4番目は、最近の民法学の試みを導入して、ここは非常にわかりやすいのですが、市民社会における法秩序を財貨秩序と人格秩序の二つに大別され、それは憲法第29条の財産権と憲法13条の幸福追求権、人格権に対応するものと見ることができる。環境政策は、公共的利益のために財産権に対して社会的制約を加えることで良好な環境を確保し、市民全体の共通の利益を実現するものであり、それは人間の尊厳ないし個人の尊重の原理に基づいて、市民の幸福権の追及＝人格権を実現するものであることを明らかにしている。ですから第29条の財産権、これは侵してはならないという、財産権の内容は公共の福祉に適合するよという、法律でこれを定めると。私有財産は正当な補償のもとにこれを公共のために用いることができる。これもある景観が非常に重要な場所だと皆が思い、皆の共有の財産となれば財産保障をしないでも済むかもしれない、そっち側の解釈もできる内容がここからは読み取ることができます。ですからこの13条と29条の拮抗から、もともと景観問題というのは29条の財産権の補償の形で進んできたのですけれど、今はその財産権相互の争いじゃなくて、第

13条の市民らの景観利益を守るといふことの話になってきており、さらにこれからは、13条の方がより広範かつ高位な考え方になってくるだろうというのが後半の論点になっています。

5番では、今度、国立訴訟の話を行いますけれど、国立景観訴訟の最高裁判決というのは、住民の有する良好な景観を享受する利益（景観利益）が法的保護に値するとして重要な位置づけを持っていると。景観利益の侵害が違法となる場合の判断基準がとても高く、この国立裁判のときには20メートル以上の建物を、この上を切るといふ、ここら辺が大体20メートルですね、44メートルの高さの上を切ってしまうというのは地裁でOKが出たんですけど、高裁で否決されて、最高裁ではそれは今の段階ではまだできないという。そのためにどういうことが必要かという、住民のイニシアティブによる景観保全の取り組みが必要不可欠と、この論文では中島さんの場合は言っています。良好な景観を享受するという住民の人格的利益（景観利益）に対する私法上（民事上）の法的保護の範囲を拡大することが重要であると。景観保護のための施策と住民の景観利益に対する私法的救済をリンクさせる特別な工夫があるんじゃないかと。最高裁判決では、個人がこういう景観訴訟を起こしてはいけないと言っています。では何人でやればいいのか、どのような手続を踏んだらそれは社会的な一つの発言権となるのか。ここで守るに値する権利というものを明らかにするため、それを認める一つの判例が今度出てくる必要があると思います。

我が国の公害・環境・景観施策は、この憲法第29条に基礎を置く財産権保障の法秩序と憲法13条に基礎を置く人権保障の法秩序の、この二つの法秩序が交錯する形で形成されてきていると。この人格権の保護・拡張というのは、今の時代では最も重要な一つの人間の権利として大きく日本の中でも位置づけられています。ですから、この財産権保障の法秩序に対抗しうる法原理として人格権保障の法秩序が形成、発展することによって、初めて財産権に対する公法的規制に伴った環境思索の積極的な展開が可能になってきている、ここが日本の中で景観法が制定されたといふことの意義

の一番大きいことだと思っています。人間の尊厳ないし個人の尊重の原理がより重視されるこの今の時代なので、これからもバリアフリーとかハートビル法のあれを見ればわかるように、その景観利益というものはコミュニティの形成の中で非常に重要な一つの取り組みとして出てきますので、よき地域社会をつくっていくときにお互いに一緒に守っていくものがあるという、これがあって初めて個々の人の違いを超えて理解していかなければいけないことがあるので、皆がそれは私たちにとって必要なものだということをお互いに合意形成ができてこういう問題に取り組む時代はもうすぐそばにあると思うので、いわゆるこの景観というと美しいものの競い合いのようになりますけど、それをつくる側のプロセス、そこの人々の努力、自分の権利を自己抑制的に使いながらつくり上げてきた一つの公共世界を守ろうとしていることに対して国は保護を与えていかないといけない、それが大きな私の学んだことでした。景観法が都市計画法の中の一つの都市計画の法律としてやっていくときに、頭の切り替えが必要だったのはここだなと私は理解しています。

これらは簡単にぱっと言ってすぐわかるというより、判例というのは独特な言い回しがあるのでなかなか理解はしづらいかもしれませんが、景観法を読んでいく中で一番気になったのは、建築基準法で決まるいわゆるボリューム、高さとかそういうものは抜けた形になっており、建築確認ができてしまった後、それを変えることはほとんど不可能になっています。ですから国立の場合でも着工をいつにしたかという非常に事務的な変なところで門前払いをやってるんですが、やはり景観法だけではできてしまったボリュームの後の話になりますので、そこにまだまだこれから住民の人たちがより早く情報を得て、それを理解して協力的な関係が事業者との間につくられるようなことをこちらは努力しないといけないということは学ぶべきことと思います。

このぐらいで、この人格権とは何か、それが景観とどうかかわりがあるかという話をとりあえず説明したということで、次は実際の景観の話になりますが、「景観をやっている」という言い方は私はあまり馴染みがないというより、その景観の問題が守

る景観なら分かるのですが、「つくる景観」という言葉は非常に合っていないんじゃないかなという気を持っています。一つの景観を考えながらやっていくデザインであるということを、景観設計という言葉で土木の分野では使いますけれど、そういうように名付けて自分が係わってきた仕事の中で、どういうことが、自分と一緒にやってきた人たちとの間で共通的な理念を持てたかということ、今回一つの試みとして皆さんに見せ、ご批判を仰ぎたいと思っています。

まず土木学会の方で随分前にやったものに対して、2、3年から4年ぐらい経ったものでも、実際に現実にでき上がって、少し落ち着いてから評価をもらえることがあるのですが、日本道路公団の高松市内の西と東のインターチェンジの間の高速道路の高架橋についてデザイン賞をいただきました。それと、この後に白川村という岐阜県の白川郷のところで設計に関わりました東海自動車道の橋とトンネルの景観デザインについて話します。土木構造物の景観デザイン、これも自然環境との調和という言い方をしますが、自然の方から調和してくれたことはありませんし、私らが自然があるところに入って行って、そこで土地を改変して物をつくっていくのですし、調和したかどうかというものも人間が決めているといえ、自己評価ですからなかなか信憑性に欠くというか、真実であるかどうかはわかりません。ですが、その中で先ほど景観の話で述べた、景観利益になるためには自分の持つ権利、力を自己抑制的に使いながら、それが皆のものになっていくようなやり方をとれるかどうか、そういう意味で環境とのかかわりにおいてそこにつくられるものが、周りとのどのような関係を結ぶものなのか、目立つとか調和してるとか、言葉では言えてもそれを現実に目の前にしたときに、それを判断する側としては共通な判断に至れるのかどうかというのが、私はもうそこは主観的判断で構わないし、その主観を共有できていくところで合意形成というのはあるわけですが、その流れの中で、エンジニアリング的なものは物理学的に、非常に整然とした秩序の中でやれますけど、そこに人間の価値観とか評価が入ってくると一挙に好き嫌いで否決をすることもできるし、そこで誰からも否定さ

れないものは何かと言ったときに、「自然」という言葉を今回用いさせてもらってます。

自然と言うときに、私らはよくバリューフリーといって価値によって変わる対象ではなくて、風土という言葉を使ったのも、もう人間がどうこう言っておる間に100年単位で時間が過ぎて残っているものというのは、人間にとって変えられないぐらいの意味をもう持ってきている世界がありますよね。ですから人間の方がそれに対峙したときに、もう従おうというような気持ちになる。それと畏怖という何かの恐れを抱くような気持ちを持っていた時代には、あまりここら辺のことを説明する必要はなかったんですけど、今はいろんなことが自分でできてしまうと、地球を壊すことまで可能であるような時代になってしまって、台風が予定どおりなところに行かないで、変な時期に集中的に来てしまうようなことが目の前に起こってから、これはやっぱり無理かもしれないというのに気がつくのが大体人間の普通のことです。それをよしとして放任するよりは、少なくとも次の世代の人間に、地球が壊れる前にできるだけ時間というものを使えるチャンスを与えるためには、基本的にはローインパクトな環境とのかかわりを自分らの世界の中で、自分がかかわる仕事の中でどれだけ自分でそこにコミットメント、約束を向こうとの間に、向こうが求めているわけではなくて自分で決めてやっていくという、そのルールを環境デザインとしての土木構造物というので幾つか挙げています。

一つの項目、ここで1ページ目ですけど、つくらないデザイン、2番目が風土の色を用いて、3番目が地球自然に還元すること、それから4番目が日常的アメニティの提供、ソーシャル・デザイン、これのキーワードだけをざっと最初に読ませてください。

つくらないデザインというのは、本当にできるだけ作らないで、自分らが欲しいとしている機能、ありますよね。大きなモノを作ることが目的だと言われたら、それは目的であるかもしれないけれど共有されにくいモノであって、川の向こうに渡りたい

という皆が望むようなこと、それをどういう主眼でやるのかというのを、そういうときに、まず自然の前に来たときにどれだけ作らないでその機能を人間が満足できるかどうか。

2番目の風土の色を用いてというのは、これは自然の色ということでもいいと思います。自然の中でここに書いてある言葉は1回読んでいただきたいのですが、いろんな各地域によって地域の気候、風土は異なるっていうことは否定されませんよね。それはなぜ違うのかと言ったら、人間が生命体をもらえるときに光というか熱のエネルギーをもらい、また水ですよね、それをもらって生命体として色がもらえ、色がもらえらというのとは生きている間は色がもらえて、生命がなくなったときに輝きを失いますから、ある固定化した色になり、朽ち果て最後は色も消えていき、それ自体がこれまで持ってきた色じゃなくて、違うモノとしての色になっていく。結局、色というのは人間が決めているようで、自然の中で決められている。その中に異質なモノが、例えば青色のブルーシート、それから純度が高い人工物であればあるほど異質なモノとして自然の中では際立って目立ちます。自然の風景の中で変なモノがあるぞとか、変わったモノがあるけれどというように、人間というのは自然の中で自然でないことを主張していく生き物ですよね。作っていくモノが自然とは違うという形で、一つの約束事でルールが読める作り方をしますから、人間の活動はいずれも自然な生態系の中では極めて異質な行動をとります。少なくともその色から判断したときに、自分の持つ色が周りとはどういう関係があるかを知ること、それは自然の生態系を理解しようとする際の一つのマナーだと思います。毒キノコを食べないようにするために、そういう色のモノはいけないというトレーニングを受けた人には、そのような色のモノを自然の中に作ることを拒否するかもしれませんし、だけどいいのと悪いのを色で見分けることができなくなってしまったら、やっぱりかなり人間の能力としては劣化してきているということではないでしょうか。自然の中にあるものは、そこに必要がまだあるとして残されているということから、その色を学んでいく、人間はだから生命力の

ある色にあこがれます。その色は、量としてあまり大きく使い過ぎると、周りに刺激を与え過ぎて破壊してしまうという変なルールがあるのですが、やはりほかのモノと共存するということは自分の力を自己抑制的に自分のためには使って、他のモノのために最大限使おうとするときに一つのバランス系が作られます。何か言い方としては、非常に難しいのですが、実際は自然の姿を見て感じてください。

地球自然に、これは千年も経てばみんなそうになってしまう。アメニティの提供という言葉を目的にしたとき、何がどうなのかというのは、アメニティって変わったことをやるのではなくて、奇抜なことをやってアメニティが出るということではない。毎日繰り返される生活の中の日常的な環境の中に居心地のよい場所や気分がよくなることを提供する、そういう場所、よく私が言うのは、洗濯物で太陽の光をいっぱい浴びた白いシーツをちゃんと夜ベッドの上に敷き、気持ちよく眠れること、その繰り返しみたいな、家の前にゴミが散らかってなくて、ほうき目の跡が見えるような家の前を通ることの気分のよさ、これらはある意味で、非常に持続的な低刺激の質の高い行為の繰り返しから生まれているものです。ですからそれにどのような貢献ができるのかということが、一つの景観という公共世界を言うときに重要なことでしょう。

ソーシャル・デザインというのは、意思決定のプロセスが情報公開に始って、そのプロセスを共有して、結果がわかってみんなやっているわけじゃないので、少なくともこういうやり方でやってみようということの合意をした上での一つの判断を決めることが、特に公共世界を作る場合には必要です。景観は私的な空間の問題を言うのではなくて、お互いに共有しなければいけない、ある意味では避けては通れない空間を皆の前に作り上げるわけですから、そのときには少なくとも周りに住む人の合意が得られることがベターなわけで、そこに対して権利があるということではなくて、その権利をもらったからには義務があるところの部分で、自分がその人の立場であったときにどう考えるであろうということを想像するだけではなくお互いに話し合って、できればより多くの人たちとの場である日常生活の中の変化を起こす公共空間、公共社

会の中でやる場合は、必ずそれを話していく社会習慣をつけること、これが景観の中でも一番日本の場合は苦手としているところですけど、阪神地震の後、ボランティアというもので人と一緒に何か同じ目的のことをやるトレーニングを日本も始めてますので、私はここが一番大きなかぎになると思ってます。

ちょっと話は長くなりましたけど、ここから実際にこういうメンバーでやったのです。

風土色って何を言うかという、何か機械でもって空の色が測色できるということではないです。これは人間の目でしか決められません。なぜなら視覚情報は全部人間の目を通して出てきます。ですから印象ですよ。空の色、水の色というのは、空が水に反射して出てくる、これなんてよくわかると思うのですが、空と水の色というのは透明度が高いときには似たような色になりますけど、セヌ川のように緑から茶色が入っていったりすると水の色もまた変わってきます。地域によって水が透明である場合と白濁している場合、いろんなことがあります。高知は非常に日照時間が長いというか雨の少ないところですね。風土の色と言ったときに一番わかりやすいのは、お米が育っているとか、松の木が並んでいるとか。基本的にこちらに明度、彩度が示されています。自然の持っている色というのは、ある色相の中でのばらつきにおいてもかなり固まった、同じような明度、彩度で、色相が決められています。こういうグラフでもって説明するのは工学系の人には有効ですけど、色自体を目で感じれる人には、これは同じようなところのものだな、土の色とそこの植物の色との関係をごく当たり前のものとして読めていけると思います。まず、これは調和世界の色の集まりだと理解してください。その調和というものが、何か同じ性質を帯びているなという、同じ場所で育ってきているのだなという、色相は全部違いますが、これは皆、伝統的なものを、風土、土と緑と、それから長い時代を経た木造の建物、これは彩度を上げていたり、色相で赤とか非常に鮮やかな色、こういう小物は日常生活の中で非常にアクセントをつけるので小さいものに使われます。それとお祭りとかそういうときに

使われる道具とか祭礼とか、生活の中で毎日使うのではなくて、ある特別な時に使われるような色になります。

一方、こういううどんや、砂糖、讃岐三白というこういうものは日常的な色ですけど、簡単に言うと日本の白はお米のとぎ汁、雪の白さ、だけどヨーロッパの白が牛乳、バターは黄色味が帯びている。この二つの違いはかなり大きく、いろんなもの出てきます。これが現代の中の色で、黄色い看板やいろんな色が飛び散っていますよね、日本の街路沿い。これはグラフ上を見ても、これだけ色相がばらばら飛んでいます。もともと調和というものをお互いに図って使っていないのです。

あるエリアのところをどういう色を塗っていったかという、海のイメージの強い場所、ここからはデザインの話なのですが、ある区間を、同じ気候・風土の中にあるいろんな色を使いながらデザインの意味を与えていきます。山に囲まれた方には、緑を置き、海に近く風がよく通るようなところには、ブルーの系統の色を使っていきます。実際に端にはこういう色彩の色チップで引っ張っていきながら設定をしていきます。これは作られたあと、大分経ってから写真を撮りに行きました。これが設計提案をして作るとき決めた海側の方のエリアの色です。

これが今の姿で、川幅も大きく巨大な構造物ですが、できるだけヘビーで閉鎖的な下部空間を、分断された両地域をできるだけ軽く空気が流れていくようなものにしてほしいという要望を、色とともに形態にも反映させています。浮遊感、それとコンクリートとスチールでは、一つのスパンの長さが違う。川とかそういうところを通るときにはどうしてもスチールを長く飛ばしますから、意匠的にも違う構造物となるので、無理に擦りつけないで明確に区切り、異質であることを教えるデザインにしています。これは田園風景の方の塗られている色彩ですが、言ってみれば周りの稲やら草やら、そういうものからよく合う色を選んでいきます。それとコンクリートとスチールというものが違うということをはっきりさせながら、色に対しては素材のそのもの持つ色と、スチールというのはいろいろ上に塗っていく材料ですから、基本的にそこにあること

で周りの環境が非常に重苦しいものにならないようなこと、擦りつけを45度でパンとやるのではなて、長く開けた空間では形態も伸びやかにもっていったりする。景観をよくしようとするより、その地域とどういう関係を結ぶかというときに、視覚的に非常な圧迫感を与え、地域を分断してしまうということが一番嫌がられますから、そこをどれだけローインパクトにしていくかというような考え方でやっています。この擦りつけで、ここからは構造物ではスチール、こっちからはコンクリート構造で、最初の考え方ではみんなコンクリートに塗るということを主張されていたんですが、そういうことをするともっとヘビーになりますということで、こちらの選択が結果的には認められました。ここで選んでいる色チップの色と周りの景観の持っている色の色味が同じである、季節が変わってもその中のどれかの色にこれは必ず含まれています。色が、年がら年中同じということは、新芽の色と、また枯れていくときの色が、順繰り、順繰りしながら、それらが混ざり合っているのです。もともとこういう非常に重いコンクリートをどれだけ薄くできるかというので、2枚のバチを合わせたようにしました。6径間で一つの一体構造物の、ジョイントのあるところに50センチの隙間が出るので、これを基本的なルールにしてピアの形を決めました。

もう一つ、世界文化遺産の中にある白川村の白川橋と大牧トンネル、これもこういうメンバーでチームを作ってやりました。白川村は、ご存じのようにもともと秘境とも呼ばれていた豪雪地帯にあり、合掌造りの木造建造物群を守るために集落全体で消火訓練などをやったりしていました。平成7年にユネスコの世界文化遺産に登録され、またそこに高速道路が作られることになりました。景観保全も重要なんだけど、では実際にそれをどうやっていくかということを決める委員会に加わり、さらにその高速道路施設の実際の設計の指導にもかかわりました。そこでは、今回のペーパーの中にも書いてあるように、極めて意図的にはっきりこういう言葉で伝えました。人工物を極力作らず、地形化変異を最小限に抑える、できるだけ作らないと。それからどうしても出てくるもの、自然物により極力隠す工夫をする、周りに自然の方を多く含ませ

る。隠すことが困難な箇所は、周辺環境と調和する道路構造や色彩による表面処理を施す。この調和というのは、同じ色にするということではないのです。一つの色の問題で補色対比ということを知っておられますか。緑と例えば赤とか、ブルーと黄色とか、お互いに違うものがあることによって、その二つの刺激がバランスをとることによってより効用と言うのですか、輝くという色なのです。12の色彩の円環があります。それのお互い反対側にあるものが補色と言うんですけど、その対比や面積の量によってまた違ってきます、いいバランスは。ですから馴染ませるときの調和というのは、人間同士、同じ者が一緒にいても調和にならなくて、自分と違った者が一緒になってより多くの前向きな生命力あふれた活動をすることが人間における生命体における調和、いつも絶えず前に動こうとするエネルギーだと思っています。これはゲーテの色彩論というところにその考え方、別な言葉でありますけど色彩の持つ効果というのは、この調和というのはどういう意味でなされるかということ、色同士がお互いに相手を引き立て合って人間に前向きな意識を与えてくれる、それが本来の調和なのですが、ただ仲よくする、和する話になってしまうととても意味が変わってしまいます。でもこういう言葉を使うと、それは重要だと言ってくれるんですけど、実際やる時には先ほど言ったようにコンクリートとスチールは全く違うんですよと言って使わないと。

ここでやったことは、まず橋の高さが予定では橋脚が33メートルあったのを、ぎりぎり17メートルまで落としたという、それはこのかかる橋の下のところにもともと造られていたトンネルがあって、それより下げるとそこに引っかかってしまうという話と、鳩谷ダムというものが少し上流の方にありまして、そこより下までいくとトンネルの中の水位がトンネルの方が下になってしまうということで、下げられないというところまで下げた。白川橋を極力目立たなくする方策として18メートル下げた。それとトンネルと橋を一体化させたと。アバットというものが、トンネルにあごがあって、それが大体山のところに大きな面壁を造ったりしてコンクリートの大きな

壁ができるのですけれど、首を突き出させて、中に橋の方のピアも普通はここにもう1本下に着くのをそのトンネル中で橋台を造ってしまうということで、トンネルの長さや橋の長さを長くして自然に対する負荷を1本減らしたというやり方なんです。それと同じように風土のパレットといった土壌、植生、こういうものから選んで前もって調べると。

カラー・ボードというのはよく使うのですが、色の持つ基本的な人間に与える感覚として暖色、寒色、これは簡単ですよ。あともう一つ、ハード、ソフトというのは、これは強いとか重いとか柔らかいとか軽いとか、ここの言葉の意味というのは非常に感覚的な捉え方を言っているのです。二つの色を比べたときにどちらがどちらに向かっているかということを手がかりに、どんどん色の数を増やしながら作っていく色の判別の手法です。この四つの象限の中にいろんな色相が全部入っていきます。それぞれのグループにA、B、C、Dとなりますけど、ここにある一つの気候・風土との違いを説明、いわゆるA、C、Dというので、Cというのは大体土壌、アースカラーが多くなってくるのですが、それが非常に冷たいところと暖かいところで違っているという風土の色バランスの違いを分けるためにも使えます。この尺度にはいろんな研究があり、本当にゲーテの時代から始まる、ベーシックな色の判別方法です。しかしこのグルーピングをやるには経験が必要です。自分で何度も何度もやってみる。自然の世界を見て、そこにある色を全て見てみたら、こういう中ではまっていってグループが作られていきます。ですからある地域に行ったら、この一つの象限の中にいっぱい入ってくる色で、一つの絵の具のパレットができます。サンフランシスコだとか砂漠地帯とか、そういうところの色パレットは、白川村というところは違ってきます。

結局、この橋の色を何にしたかという結論は、簡単なものでした。日本の山間部は雪の世界で、日本のように水蒸気が多いところでは墨絵の世界ですよ。ですから黒と白の間で、それをはっきりとそのグラデーションで使い分けられたら大体60点以上は取れます。80点近くまでは取れます。日本の車で多いのは、よく磨く人が乗る

車は白と黒。黒は公用車で白は磨いてくれる人がいる。面倒くさい人はシルバーメタリックで、これはもう雲の色で、この3種類やってたら大体車は日本では大丈夫です。それと昔のJRは貨車が茶色で、機関車・貨物車が黒で、それで鉄橋やスチールはみんな緑で、この3種類で日本全国へ行っても問題にならなくて、橋が正対するときだけ赤を塗っておけばいいんです、山の間に入っているときは。日本の風土の中ではベーシックなもので間違えない方法は、白黒のグラデーションでやること、そこの地域で日があたるかどうか、山陰に入る、緑が背景になったら緑で、その中ではっきりとコントラストを持っていくときには白とか黒、光が多く当たったり、多くの人を通るところには紺とか、それがだんだん見えてきます。

白川村の場合はもともと白と黒が合うのですが、白と黒の使い方でも非常にデリケートにやっていくことで、まずこんなところでも、白になったり黒になったりすることのトレーニングとして、工事現場でいろんなものに白と黒を塗らせていただいて、職員の人たちの目でだんだんそれに自分が慣れていくことをやらして貰いました。冬の風景の中でも大丈夫だし、夏でもいいと。これがコンクリートのピアです。本当に何も無い四角い棒にしました。トンネルは面落ちさせて筋を入れて中心線の中に入れるようにすると、入り口が広く見えるのだそうです。厚さを大きく外に広げるより、単に線を入れて入っていくときの進入感に、圧迫を減らしたいというのでこんな線を入れたら、それが採用され、ラッパのようにわざわざ入口を広げるようなお金のかかることをしないで済みました

それから、これは下から上に向かって色を変えています。穴が空いていますが、同じ材料の中、下を濃くするという方法は、これは色の基本的な使い方、ビルの高い方に行けば背景が雲ですから、空ですから飛行機みたいなもので、ガラスや透明感のあるものにするか、雪とか白っぽくしていく。下の方は山とかそういう陰になるものが多いですから黒くする。そうすると存在感が希薄になります、半透明のようになる。これができ上がったもので、まっすぐな物の中にトンネルが首を出している。こ

れ、白川村の荻町の方から逆に見たものです。逆に荻町の方をこの橋の近くから見たとき、黒い線と白いものが1本ある。橋の線形にはアールがついています。実際、天秤で吊っているような見え方になります。通常、3本いるピアが、2本で済みます。山の中で普通はここをかなり削るのですが、トンネルの抜き方を山の中に避難坑を掘って、中から打ち抜くようにして、山はできるだけ荒らさないようにして造っています。ですからトンネルの施工方法も、外科手術を最小限でやるように、外側からいっぱい切らないで中から抜いたパイプの穴の大きさを何とかしようとして、それと構造物を一体化させているので、できるだけ造らない、できるだけ傷口を少なくするということをしています。ローインパクトというのと同じですよ。これデザイン賞を貰ったときの審査評です。評価コメントでも、橋のデザインも控え目だが最後まで練り上げているということが好ましく、自己主張するのではなく周囲に対してあくまでも控え目でありながら高度なデザインレベルを実現しているとか、トンネルの入り口も山に対して出てくる構造物を最小限にとどめている等と、その景観の配慮の仕方ということに、自分をできるだけ作らないということが、そのままストレートに評価に入っていました。

あとの時間を、丁度よい機会なので、この久宝寺のところの大阪市の竜華都市拠点整備の特定再開発事業、長らく設計指導とかアドバイザーの立場でかかわりました。駅前デッキと、景観の話が後からついて来たような話なのですが、色彩設計のことも一部やりました。景観を考えてやったと言うのはちょっと違った形で、結果的には景観がよくなる方法もありますよという例です。これが今の多目的広場のところの駅側から見たところ。この下のところに車輪、動輪のモニュメントがあります。これはかなり大きいです。ここに旧国鉄竜華操車場跡の碑というのがあります。ここは実は操車場だったのですが、新しい町に生まれ変わった竜華とかつて鉄輪に響きあった昭和時代の竜華をつなぐ熱い思いをレールと動輪に託してこの碑を建てるものと記しています。これができることを待ち望んできた人たちの祝賀式が、広場が完

成した昨年の4月8日に行われました。市長さんも臨席されて、この黄色いユニホームと帽子をかぶっている人たち、この万歳をやっている人は、かつてここの竜華操車場で働いていた人たちで、みんな70から80の方たちです。一番ここの場所に対して、いろんな思い出を何十年にわたってここでつくっておられたと。この人たちがやっぱりここに来て思っている気持ちというのは、私らにとって本当に大切にすべきもので、自分も多分こういう年齢にいったらそういう場所がいろいろ出てくるのだろうなど、それを共有できることがとても嬉しいと思いました。ここである意味で一つの区切りをつけることが、これができてよかったと。みんな高齢で、この後亡くなられた方も少なからずおられます。

この大阪の竜華の都市拠点整備というのは、事業期間が平成9年から平成18年の3月31日、これは本当に予定通りの期間でやり遂げたというので、まれな事業だとも言われています。もともと広さがこのエリアなのですが、当初、このような建物をつくろうということで始まりました。私はこの竜華都市拠点地区のまちなみ形成検討委員会、そこにかかわっていたときに、色彩ガイドの作成というものを、中に入れました。これが、ちょっと色がおかしくなって、コピーのコピーで、これいろんなベースカラーとかアクセントカラーまで、いろんな色チップを示していますが、今まで見せたように、風土の色からベースとなるこの地域が持っている特徴を、そのものが持つ色で使っていこうとしています。先ほど言ったように、日本というのはこのCグループのところがこの日本のアースカラーですよね。アースカラーの上に食べ物、穀物、枝豆とかゴボウとかそういうものの色が載ってきます。そういうものの色が出てくるときに、その色が持っている形容詞の意味というのが、素朴な、豊かな、落ち着いたとか、ナチュラル、温かい、そんな激しい環境でもないし、海辺の何かそういう雰囲気でもなく、ここは普通に、日本の農業をずっとやってきた地域の持つ色になっていると。

そこで、この色を決めるときに、やっぱり最初に操車場があったということ、これ

が、私らなんか外から来た人間がこの場所の色を考えるときの、自分に与えられた一つの方向だろうなという思いがありました。これが最初にいろいろ見せてもらった写真で、こういう煙がもくもく白いのがあって、機関車とかここで働いた人はいつも帰るときにみんなでお風呂に入って、その煤を落として家に帰っていったという。こういう機関車の整備もありますけど、何となくここは貨車がいっぱいあったらしいという、いわゆるSLの華やかな蒸気機関車ではなくて、こっち側の貨物のいっぱい、これはわざわざほかの場所に、大阪港の方でしたか、見に行かせてもらったのですが、多分こんなところに乗っている人たちがいっぱいいたのだろうなと。この現風景というものに煙やら、ここらを簡単に言えば白と黒なのですよね。ここには、一つ赤いテールランプがついていますよね。これらの色を使っていると、何かあの人たちは思い出すのではないかなと、墨色、消炭色、灰白、これは石炭か何かの持っている色があって、順番に燃焼していくとこんなになるのだろうと。えんじ色というのがテールランプで、最後一番見送るときにその赤い色を見て、これをどこかで最初に使って見れないかなあと。一番望んでいたのは、貨車の一両でもモニュメントとして、動輪より大きいものをどこかに置けないかと思ったのですが、維持管理で誰が見て誰が世話するのということで、問題になるのはわかってたんですけど。その代わりに何とかできないかなというので雨水貯留槽のところにも3カ所の換気棟があって、茶色のタイルでやる予定のものを、頼み込んで何か汽車に見立てて張り替えさせてもらえないかとなって、赤いベルトを一つ巻かせてもらったり、茶色のタイルをみんな黒いマットなつや消しのタイルにさせてもらって、必要もないのに上に手すりなんか付けたり、結構怒られたんですけど、何かそのころはすごい元気がありまして、押し倒して設計変更を若い人が担当してくれたおかげで、これができたときには、こんなことでもできちゃったという、やっぱりこれは感激ものでした。

これができ上がってから、この地域にはもともとそこに住んでいた人はいないのですが、そこで働いていた人たちのイメージとこれから来る人たちの考え方がどう一緒

になれるか。4本のデッキ、駅前にできると。これはまずコンクリートで駅からまっすぐ、少し傾斜を持ちながら行く。できるだけ作らないとって、コンクリートそのもので最小限に作っていく。そこに塗っていく色に、まず消炭色とかそういうものを入れたのですが、空を見上げるところが多い部分には、青を入れていこうということで、青ニビ色というもので柱を塗りました。ほかのところは消炭色、それと灰白と、幕板は黒くしました。できるだけ樋を作りたくなかったので、屋根はみんな大きな樋だと言いながら、一番下で全部……。この頃、白黒を多く使っていたら、パチンコ屋さんの宣伝がのる前はこんなになって、こっちに合わせてくれたと感動していたのですが、しばらくしたら黄色いマークが入っちゃいました。これも2期に分かれて作って、一番端っこに、これは全部完成したときの姿ですが、雨を両側に全部集めて取水してやっています。これがディールですが、大きな樋でまっすぐ落とすということ、正直に集めてまっすぐ丈夫なもので落とすという、これで両端から来る雨水を中間で集めるようにしています。病院のところにできたこのデッキは、いかにこの病院と、病院のところで一体化させるということで、向こうの色彩等合うように、茶色の部分を持っている建物にどれだけ調和させるか。これも真ん中に水を集めてといを1本に集めています。橋脚も打ち放しです。柱の色とかいうのも病院の方のデザインの中で、ですから私らは、別の設計チームである病院の設計担当のグループの方と一緒に話し合いを持ち、同じような気持ちになったら、向こうからこの橋を見ると、自分らの一部分のように、視覚的にも見てもらえるようなものになりました。これ竜の格好に見えるかな、なんて、これは後の結果なので、竜を作ろうとして作ったわけじゃないです。多目的広場に行くための東西デッキというのも、これも本当にコンクリートの板だけで作っています。デッキの手すりの4本とも共通のような、多少ディテールは違うのですが、壊れてもばらばらにできて、取り替えなきゃいけない部分から直していけるように、全部ボルトで外して組み立てられるようにしています。

バスシェルターも同時に一緒にかかわったのですが、できるだけ既成の製品をう

まく使いながら、素地でもそのままの色で使えるもの、コンクリートと金属とかそういうもので耐候性を持って、シルバーにしておけば銀色の煙かなと、黒の中で見たら。人が触る必要なところだけに木をくっつけてやったりしています。これは先ほど言った貨車に見立てたものが、もうすぐこの角度からは見えなくなるのですけれど、それでこれが東西デッキですね。横断デッキというもの、これは4本の橋の中で、一番最後になるのですが、このピアの形状がちょっと変わってます。一本の柱の位置がもうここしか、民地の中を譲ってもらって作る位置で、この形の大きさしか残ってなくて、四角形にしたとき角がピン角になったらいけないというので、丸めるんだったら最初からばさっと切ってあげようというので、人がよく来る場所なのでモニュメント風に見えながら、かつ機能はちゃんとやって、人がぶつからないように角は隅切りしとくと。この上に使ったのは、同じ墨色でも光沢質の、これは駅から真正面に見えて、えんじ色をもって何か祝い事に見えないかなというお正月気分という、これは僕だけが多分思っていたのしょうけれど、もうこのごろになるとこの黒い色というのが皆当たり前ようになって、最初は真っ黒にすると言ったらみんなびっくりされていたのですが、いつの間にかこの地域の色であるという認識を持っていただけたのか、どんどん問題なくこの色での色彩決定となりました。この赤はえんじ色というので、エレベーターの色やらもうごくごく3カ所ぐらいに集中的に使っているだけです。ここは一部、白く塗色されていたのですが、これは違って赤ですよと言って、赤に塗り直してもらいました。ここら辺までいくと、ああそうですねというふうにわかっていただけで、それでストレートに集めた水をここで変な形で横引きするより、橋げたの下に1カ所に集めて1本の太い管で流すという、水を。駐輪場はこの多目的広場の下のこういうふうな、実際に入るとこんな雰囲気になって、大入り満員でよく仕事をもらっているそうです、皆さんに使われているという意味で。多目的広場が一番やっぱり社会的には目的が多過ぎて何していいかわからないので、できるだけ機能を縛らないように広場を作ればいいという。

これができ上がったものですが、最終的にはこの線路のモニュメントを採用、僕はこれを付けるかどうかは、いるという人がはっきりいてるかどうか、でも作るなら本物のレールを持ってこようとは、ここは可能だし、枕木も持ってこれる。では枕木と鉄の。円形のところは硬質のゴムのもので、転んでも大丈夫なような円形が広場として使っておられます。この赤い橋というのが同じえんじ色で1カ所だけ目立つところ、結局どこを見てほしいかと言ったら、一番マイナーな場所になりそうな、この排気塔のところが、皆の結節点になるように、駅から一番見えるところとして、何とかして主役にできないかなと、貨物列車の最後ですよ。そのときに変な話が持ち上がりまして、コンクリートの打ち放しのところにいたずらをする人たちがいっぱい出てくると。確かに私も経験していますので、塗られないようにするだけだったら半透明なものでコンクリートに塗ればできるのですが、それを落書き防止をしたと思われたくないというのがありましたので、ここで風土色という日本の伝統色の根岸色というのは、壁の塗る色、白茶、生壁色で海松色、これはある意味では海草の色と砂の色やら壁土の色です。みんなアースカラーなのですが、これを組み合わせて、これは上の方の白茶と根岸色を塗ったところなんです。これが塗る前ですけど、生壁の茶色と3色合わせるとこういう色になって、ここに塗られてもすぐ上から修正ができるという。角には壁を立てて、これで一つのつなぎ目を意識させる。ほかのところでは皆3カ所黒い建物が入っています。海松色というのをこのホームから見えるところに、ここに落書きされて、普通ならされてもいい場所なのですが、今日もあまり外から見え過ぎるのか、されていないですよ。ここに最初に作った貨物列車風の排気塔と、二つの階段、公衆トイレ、エレベータ・タワーなど、みんな全部が集中しているところなので、一番ネガティブで隠したくなりそうなところを、一番見えるようにする手はないか。これができた理由は、やはり市民参加のやり方を探ることが一番重要なキーワードでした。壊してもらってもいい模型を作りました。これだけのプロセスを踏んで、関心を持って貰った方たちの意見を入れながら、ほとんど最初に作った模型を絵

にして、そのまま図面ができ上がってでき上がりました。これが5月14日の最後の
もう一回の、報告会、これが竜想会というこの車輪とか働いた方の世話役をやった佐
野さんと記念撮影で終わったところ。これが一番ホームから見える一つのシーンなの
ですが、ここに来るまでに結構いろんなことがあって、最終的にこの広場の景観がこ
れになるのかなという。この黒い墨色は落書き防止のためにコンクリートの上に塗る
のは後から決めた黒です。でも最初にこの黒い貨車を作ろうと決めたことで、いろん
なもの、皆の意見、特に竜想会というここで働いていた方々の応援があったから一つ
の景観としてのまとまりを作ることができた。

今日はこれで終わります。どうもありがとうございました。（拍手）

○司会者 先生、ありがとうございました。大変意義深いご講演ありがとうございました。
せっかくの機会でございますので、1問程度ご質問をお受けしたいと存じま
す。どなたかご質問の方いらっしゃいませんか。よろしいでしょうか。

また、先生におかれましては、八尾市の竜華都市拠点地区のまちなみ形成等の委員
さんにもお願いしておりました、本日は今回、八尾市の事例について、あわせてご講
演いただきまして本当にありがとうございました。

先生には、本日来られるときにも、八尾市の竜華都市拠点地区にお立ち寄りいただ
いたようでございます。どうもありがとうございました。

これを持ちまして終了させていただきますが、小林先生の方に感謝を込めて、いま
一度盛大な拍手をよろしく願いいたします。（拍手）