

# 風土と都市基盤整備

京都大学工学部教授 佐佐木 綱

## まえがき

東南アジアのある大学で下水処理の講義をしてきた日本の教授の話であるが、従来の型通りの講義をしたところ、そのような講義はヨーロッパの先生から受けた講義と全く同じで、なんのために日本から先生を呼んだのかわからない、という学生からの感想を聞かされ、愕然とした思い出を私に話された。この話が私の心の中に強く残っていて、彼等は日本からの先生になにを期待していたのか深く考えさせられた。ガンジス川の水を飲んでも病気になるまいと信じている人達にとって、水をきれいにすることとはなにを意味するのか。このことは私にとって長い間宿題になっていた。飲料水の水質基準をどのように考えればよいかという問題も残されているが、多くの人々の目に触れる大規模施設は、結局、その国の風土にマッチした形で、機能性と感性との関係をいかにデザインに生かすかということではないかと感じるようになったのである。本文はこのような動機から執筆したものであり、イメージという感性的なものとは機能追求型のハードな都市基盤の整備との相互理解に関する試みである。

## 生物としての基本的イメージ

まず現代的というか西欧的というか、あらゆるものを物質として見ていく立場から離れて、逆に、あらゆる地物を生きているものとして捉えてみたらどうであろうか。西欧の言語であるドイツ語やフランス語の名詞に性（男性名詞・女性名詞）があるということも、かつては対象とする名詞を『生きたもの』として捉えていた名残りであろうとも考えられるのである。日本語の名詞には性がないが、たとえば母校という言葉からは、学校は女性名詞であろうことを暗示しているように、また父島、母島というように、はっきりとそれが表現されている場合もある。

ドイツ語とフランス語の名詞について、その性の一致度を調べたのが表一である。約千個の名詞についての調査であるが、44%の名詞の性は一致しているが、全く反対になっているものが26%、残りの30%はドイツ語には中性名詞があるために不明ということである。各民族によって、感じ方が違うのは当然であろう。

ドイツ人やフランス人が今でもそのように感じているのかどうかは不明であるが、おそらくかなり乖離しているに違いない。しかし、あらゆるものを生きたものとして捉えるかぎり、まずその性を問題にしたであろうことには異論がなく、現在でもそのように捉える心的エネルギーがわれわれの心の中に持続されているに違いない。このような心的エネルギーは人類共通に持っているに違いないから、日本人に名詞の性を聞いても答えられるはずであろう。そこで、京都の人160人について調査した結果の2, 3の名詞についての性のイメージの分布図を示しておく。

表-1 フランス語とドイツ語の名詞の性の一致性

独 仏	男 性	中 性	女 性
男 性	214語 23.5%	188 20.7	119 13.1
女 性	118 13.0	81 8.9	189 20.8

ここで、極めて男性的（女性的）という場合を+3（-3）、かなりという場合を+2（-2）ややという場合を+1（-1）、どちらともいえない、という場合を0とした結果である。平均値の値も記入している。

図-1と図-2は天体の代表的な太陽と月を示している。太陽については、極めて男性的と感じる人が多いが、極めて女性的と感じる人も多く、両極分布

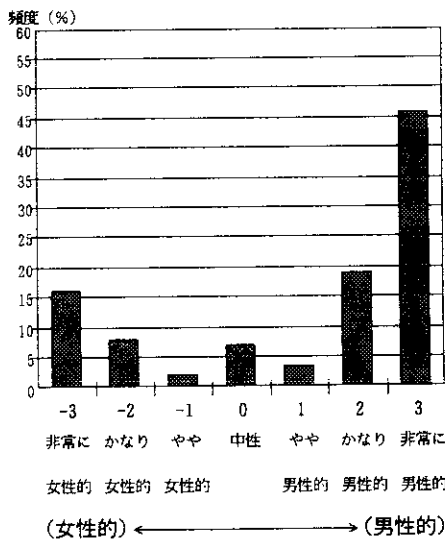


図-1 太陽 (ドイツ語 女性名詞、フランス語 男性名詞)  
平均値 1.18

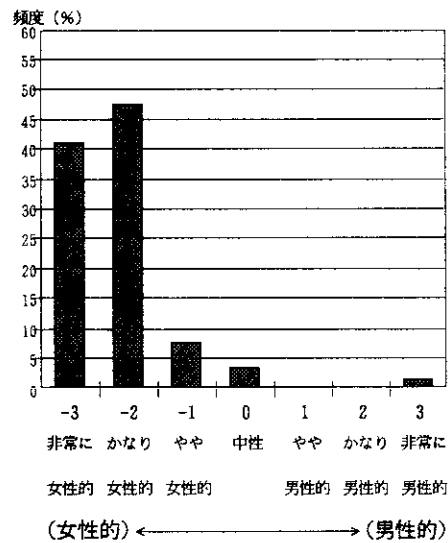


図-2 月 (ドイツ語 男性名詞、フランス語 女性名詞)  
平均値 -2.22

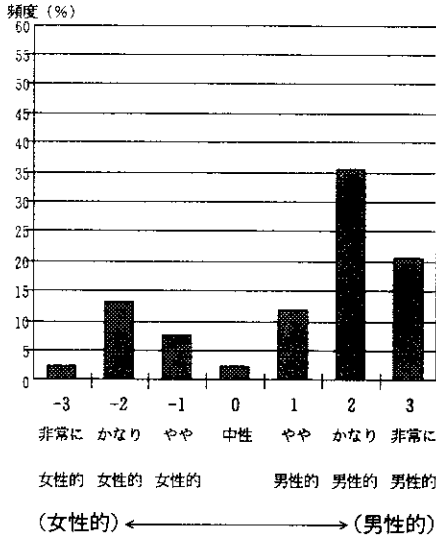


図-3 山 (ドイツ語 男性名詞、フランス語 女性名詞)  
平均値 1.12

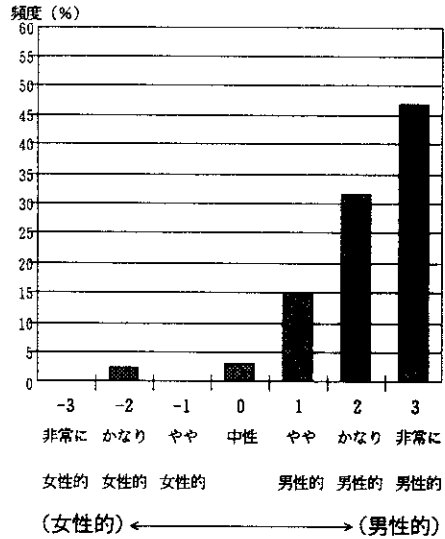


図-4 高速道路 (ドイツ語 女性名詞、フランス語 女性名詞)  
平均値 2.14

型となっていて、平均値を見ると男性名詞であるフランス語に近い。一方、月に関しては女性的に感じる人が圧倒的に多く、これもフランス語の性に近い。

図-3は山であり、面白いことに男性的に感じる人と女性的に感じる人に分かれて、2つの山を持つ分布となっている。山には男性的な山と女性的な山とがあるということは、多くの人々が納得することであり、最初にどちらの山を連想するかによって異なってくるのであろう。

図-4は高速道路であるが平均値2.14であり、極めて男性的な施設と感じることがうかがえる。この値が『雷』の男性度2.25とほぼ同じ値であることを考えると、一時、雷族が道路を走り回ったことと連想させられて面白い。関連する他の交通施設の性的イメージの平均値は表-2に示す通りである。

表-2 交通施設の性的イメージ

高速道路	自動車専用	幹線街路	バイパス	環状道路	新交通システム	ケーブルカー
+2.14	+2.10	+1.91	+0.55	+0.72	+0.39	+0.32
モノレール	駅前広場	路面電車	街路	自転車道	歩道	緑道
-0.09	-0.15	-0.20	-0.22	-0.76	-1.15	-1.49

交通処理能力の高いものほど男性度が高くなり、速度の遅いやさしい交通を対象とする道路ほど女性度が強くなることがわかる。(このような感覚はユン

グの心理学における男性原理・女性原理で十分説明できるのではないかと思わせる。)

一方、都市施設のなかでも女性的なイメージを与えるものとして、植物園 (-1.83)、公園 (-1.56)、小川 (-1.75)、美術館 (-1.30)、広場 (-1.08)、池 (-0.90)、疎水 (-0.59)、河川敷 (-0.41)、浄水場 (-0.20)、水族館 (-0.16) などがあげられるが、小さな付加的事業として、花 (-2.28) を植えたり、噴水 (-1.21) や泉 (-2.11)、休憩所 (-1.24) を設けたり、小高い丘 (-1.27) を設計するのも男性的イメージを和らげる方法であろう。

名古屋の都市高速(高架)道路の下を公園にしたり、バイパスに沢山の街路樹を植えたりするのも、計画者がほとんど無意識の中で『陰と陽のバランス』を意図しているものと察せられる。このような考え方も設計原理の1つとして成立するのではなかろうか。このような考え方は高速道路のサービスエリアやハイウェー・オアシスの設計に関しても参考となるであろう。

### 都市の性的イメージ

このようなイメージは、都市という沢山の異なるイメージの部材からなる広い地域に対しても、1つの総合評価的なイメージを形成するものであり、京阪神地域の都市に関してのイメージ分布は図-5~8に示す通りである。大阪が京阪神地域の唯一の旦那であり、平均値+1.51を示し、神戸 (-0.48)、奈良 (-1.14)、京都 (-2.08) と他の3都市は女性的な町となっている。特に、京都は全国的に見ても代表的な女性的都市であり、『小京都』と呼ばれる都市はすべて女性的イメージを与えるものと考えられる。

女性的イメージの強い都市に、高速道路のような強男性的な施設を導入する際には十分配慮する必要がある。

大阪市の中で、女性的な区は鶴見区、平野区、住吉区、東住吉区の4区だけであるが、花博を鶴見区で開催したのも環境的にマッチしており、特に、男性的町『大阪』が花博開催を契機に女性的な装いをこらし始めたことは、小生のイメージ論から見れば画期的なことといわなければならない。また一方で、男性的な港区を代表として、ハーバービレッジや海遊館の建設が進められていることは、ウォーターフロントの再開発を通して男性的イメージを軽減させ、それがひいては男性乗員の多い船舶の大阪港への寄港率を高めようとする作戦のように筆者にはうつるのであるが、いかがなものであろうか。

これまでの調査では、女性的な印象を与える神戸港に対して、大阪港は極め

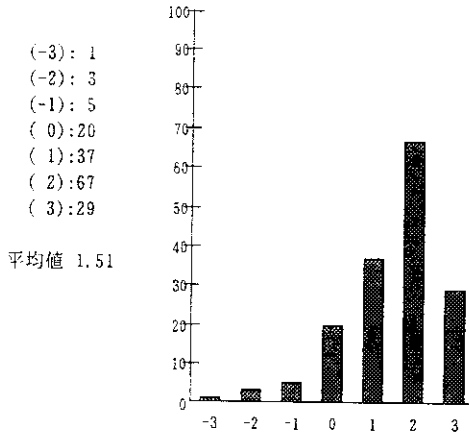


図-5 大阪

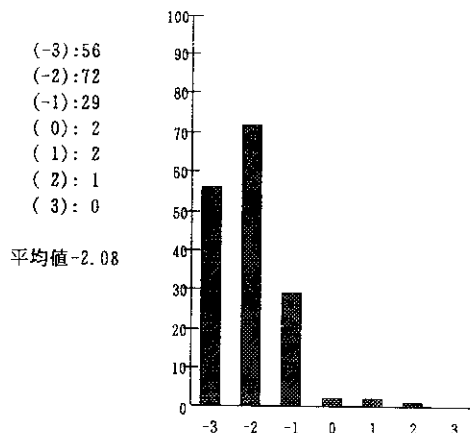


図-6 京都

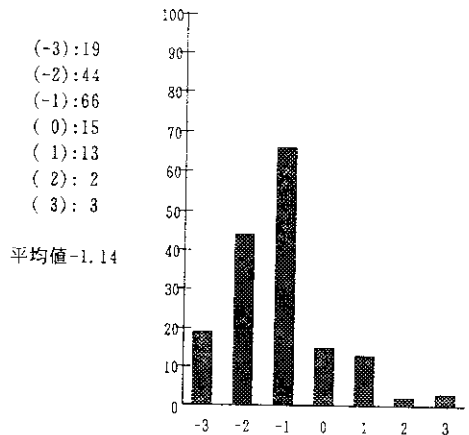


図-7 奈良

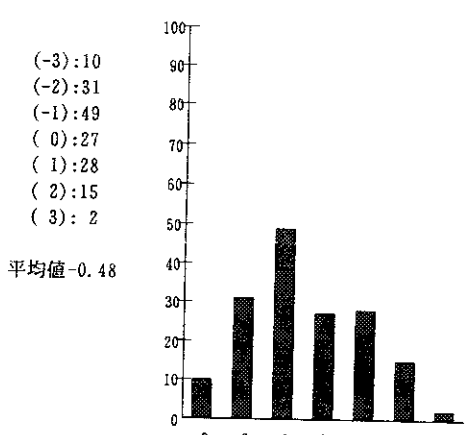


図-8 神戸

て男性的な印象を与えており、うるおいとか、やすらぎが求められている現代の都市計画において、女性的なイメージ作戦は時機を得たものと思われる。

一般に、機能性、効率性、経済性、採算性、生産性などが追求されているイメージが強い場合には男性的感じが強くなり、逆に、うるおいとか美しさ、やさしさ、やすらぎを感じさせる場合には女性的な印象が強くなる。

ここで注意すべきことは、このような調査で得られるイメージというのは、自分の頭の中に描き出される『社会・文化的』イメージであり、主としてマスメディアを通じて形成されたイメージであり、実際の構造物とか景観を見てのイメージではないことである。現地を見てのイメージは『空間的』イメージであり、景観問題である。前者は現地や実物を見なくても描き出されるイメージ

であり、後者は現物を見てからのイメージである。パリーに行ったこともない人に、パリーの印象を聞いても答えることができるわけで、それは映画とか小説・新聞などから得たイメージであろう。

もちろん両者がからみあって形成される場合もあるであろうが、両者を混同することは危険である。たとえば、大阪が男性的なイメージが強いということの中に、大阪商人の経済性・機能性の追求ということが大きなイメージ形成となっているからである。それも、なり振りかまわずといった印象が強いのかもしれない。しかしながら、このような男性原理的な機能を大阪が失ったならば、都市の衰退を招くだけであるから、社会・文化的なレベルでは男性的、しかしその装い（すなわち空間的レベルとしての景観）としては女性的うるおいを持たせる配慮が必要なのである。

### イメージを表現する他の要素

以上述べてきたように、あらゆるものを生物と見た場合、その第一のイメージは『男性的か女性的か』で捉えられるものと考えたが、そのほかに『陽気な・陰気な』と『威厳的・庶民的』というイメージが大きなウエイトを持っていることがわかってきた。これら3つの要素は地物の『性格づけ』にとって重要であるが、そのほかに『表情』のレベルでのイメージが考えられる。苦痛に歪む顔とか笑い顔というイメージは表情の変化であり、性格とはほとんど無関係に表出するものであり、そのことが多くの人に共通の表情表現となる。また逆に、表情だけからその人の性格を知ることはほとんど不可能である。性格を知るためには、態度、服装、姿勢といった要素が有用である。

### 心のあり方と姿勢

われわれは心のあり様を『形』として表現することが常である。自分の気持ちが自然に形に現われるといってもよい。その際、形としての表現は、態度、服装、表情、姿勢に現われる。これらの形をすべて総括的に『姿勢』と呼ぶことにする。表情も顔の姿勢と考え服装も姿勢の一部とするのである。

われわれの心のあり様は姿勢を通して表現されるが、逆に、われわれは姿勢を通して、その人の心のあり様を推察することになる。しかも、ある姿勢を強要されると、心のあり様はその姿勢を表現する気持ちに近づいてくる効果のあることも事実である。心と形の交互作用である。非行少年が服装を変えるのも心の表現であり、学校で制服をやかましくいうのも、効果のほどは別にしても

そのためである。舞踊や生け花など多くの日本の芸術が形（姿勢）から入っていくのも特徴的である。ゴルフや野球の打撃練習も形（フォーム）から入ることが多い。座禅や瞑想なども同じようなところがある。日本庭園なども心の表現であろう。

このように、われわれは自分の心が自分の体に宿っているため、心の表現を形として姿勢に表わすことは容易である。また形から自分の心への作用を感じることも容易である。

### 都市基盤整備のあり方

このような関係を人間と自然との間に拡張してみよう。心を人間に、体を自然に置き換えてみるのである。人間の心がその心のあり様を自然を対象に、その形を要求するわけである。人工的な施設の多くは、このような経過を経てデザインが議論されると考えられる。反対に、現実の形としての都市を見て、人間がどのような気持ちになるのか、都市の姿勢を見て都市の心を推察する必要性があるのである。どのような姿勢をとらせるならば、都市のあるべき心を実現できることが可能なのか。しかも姿勢から受けるイメージは、都市住民によっても、民族によっても異なるものであるから、形（色彩や音なども含まれる）に対するイメージ研究をしておくことが重要である。特に、都市基盤施設は都市のイメージに与える影響が極めて大きいので、その都市の持つべき性格・心情に接近を試みるように形のあり方を検討しなければならない。もちろん当該基盤施設の機能性、効率性を損なうことのないようにして、心理的な経済性を満たすように形のあり方（すなわち姿勢）を問題にするのである。日本列島の南北においても、そのイメージウエイトが異なるので、高速道路のデザインに関しても南北の差異があってよいわけである。

ヒンドゥー教やイスラム教の世界では、大いに異なるイメージが存在するようである。機能性を最大限に生かした形は、世界的に共通性を持つものであろうが、地形、気候、精神的風土による『姿勢の変化』について認識を深めていかなければならない。イメージが異なれば、当然姿勢が異なってくるからである。

われわれが発展途上国における都市基盤整備にあたって、機能性、効率性を重んじるあまり、風土（深層によこたわる心象風景）をぶち壊すような愚は犯すべきではない。

— 以 上 —