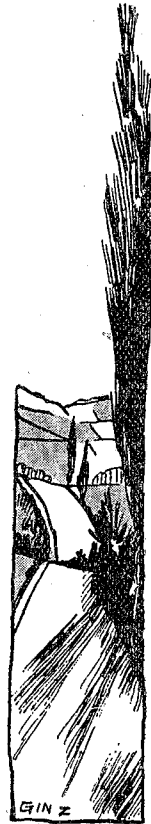


論説

街路美の原理

奥井復太郎



ものゝ美醜を決定するは恐らく最も困難な問題であらう、美の觀念、感覺については各人の評價が全く異なるると云つて差支ないから。しかし、普通に美しい醜ないと云ふ點では自から、美醜に關する評價の一般的一致が在ると見てよからう。俗惡な色調が都市美の見地から排斥されたり汚物の不整理がヒンシュクせられたりするのは當然で、此の點では何人も異議をさしはさまない。従つて眞善美そのいづれについても大衆的な支持を求め得るものは常にその中道であつて、極致ではない。至上善の行はれ難く、又一般的にはその實現は要求され難いのもと同様に美の極致を大衆的に社會的に要求するのは可なり無理である。勿論吾々の文化的努力は其の實現を理想として之れに精進し

てゐるとしても、大衆的社會的なものとする場合には自から極致より數歩手前の標準で我慢しなければならぬ。茲に低調で卑俗であつても、其の代り、一般性を帯びた美の問題がある。今日都市美と云ひ、街路美と云つて喧かましく云はれてゐる問題は、いづれも、此の一般性を持つた美の問題に關聯せしめられたものと見て差支ない。以下、此の建前から街路美について論じて見たいと思ふ。

一

美の感覺は、窮極には觀者に愉快を齎らす所の視覺的刺戟だと云つていゝ、美學上の六づかしい美の講釋は門外漢たる吾々にはワカらない。が要するに視感覺を通じて吾々に快の感覺を與へるものには相違ない。反之、嫌厭の情を生ぜしむるものは醜である。故に、此の意味を廣く解釋すると、無形美さへ生じて來る。例へば、人情美と云ふ風なもののをさへ考へるに到る。仲の好い子供達の嬉々として遊び戯れてゐる光景や、相互扶助的行爲は、觀て誠に快よいものである。かゝる風景にまで、美の觀念を擴充していゝか、悪いかは別問題であるが、是等の、感激的な又は、ほゝえましい、光景は、事實、麗しい光景である。今、街路美を論ずるに當つては、此の廣い意味の美の觀念を以つて出發したいと思ふ。それは漸次論じて行く事によつて判明する様に、繪畫とか彫刻、建築等に、切り離されて現はされた美も、勿論重大の問題ではあるが、都市美とか、街路美とかを論ずる場合に於いては、もつと實際的な社會生活の實相から切り離して、之れを考へる事は出來ないから、否、出來たとしても、それでは全然無

意味なものになつて了ふから。簡素な「醜」ではなからうが決して、それ自體切り離しては「美」の部類に入らぬ様な建物や造形物にも、之れに含まれた生活が如實に關聯して來ると「美」を生ぜしむる事があ
る。吾々は統一的な建設的な生活態度の綜合的な表現に「美」が見出されるものだと信ずる。

扱此の意味を推して行くと「街路美」は單に「道路」の美では無くなつて來る。實際「街路美」の問題とされてゐるもので、事實「道路専門家」がその責任者とせらるゝ様な問題は皆無だと云つて差支へないかも知れない。「街路」は最も人の眼につき安きものであつて、謂はゞ都市の骨格をなすものであるから、その設計構造管理維持等は特に意を用ゐねばならぬ。主要道路の電柱撤廢などもその一つである。誠にさうには違ひないが電柱がある。荷車が置いてある。塵埃が堆積する……と云ふ事では道路「専門家」は責任をとる事が出來ない。而して其の實是等の問題又街頭廣告への囂々たる非難などを併せ考へて見ると「街路美」の問題は一般にかうした性質のものなのである。云ひ換へれば「街路」とは「オモテ」と云ふ事に外ならぬ、そして僅かに廣場や公園等と區別されるものとして「道路」なのである。故に「街路美」の問題は、前項に述べた様に、生活から切り離して了つては考へられなくなる道理である。それにも拘らず街路又は道路の構造に當つて、それ自體にその「美」が問題となる性質のものがあると思ふ。即ち其の上に、又は中に營まれる。或ひは演ぜられる生活の如何を不問「道路」それ自體の構造に於いても「美」の問題が生じて來る場合があり、従つて技術的「道路専門家」が責任を負ふ可き場合が無いではなす。

例へば風景美として、吾々は長汀曲浦を觀賞する。此の場合道路の設計の如何は、風景の美を増し或ひは害ねる。一つの山を問題にして見ると隧道、切通し又は蜿々たる、峠道此の三者いづれが附近の風光美に最もよく適應するか、之れは道路設計家の答へなくてはならぬ問題である(實用經濟の點は別として、風致と云ふ事に關聯せしめて考へるならば)又、一般的に云へば直線型、曲線型いづれがより美的であるか。斯くの如き問題となれば、勢ひ道路技術者の問題であつて、かゝるものとしては、生活から切る離して「美」の問題も考へる事が出来る。——實際には、生活が大部分絡まつて來るからして、一般論的に、抽象的に美醜の標準を定める事は出来ないのではあるが——。

故に「街路美」又は「道路美」に關する限り、問題を二つに分けて論ずる事が出来る。一つは「街路」むしろ道路と云つた方が感じがピツタリする(が)の「独自の「美」であり、第二のものは「生活」に關聯して來る綜合的な意味を含めた「街路美」(此の場合には「街路」と云つた方がシツタリする)の問題である。

二

先づ第一の問題から論じて見よう。「自然美」に對して「人工美」と云ふものがある。自然美とは天然自然の風物風光であるが人工美は、人間の加工的な造形橋梁物の美である。建物、宮殿、神社、佛閣、記念建造物、住宅、工場その他は、人工美の最大表現を可能ならしめるものであるが、「道路」も亦、確かに人工美の範圍のものである。而して、若し吾々が此の兩者を切り離して考へないとするならば、人工美と自

然美とは相俟つて、各々の美を完成するものと云つて差支へない。云ふ迄もなく所々の名所舊蹟、いづれも此の意味で「美醜」の問題として觀察される。こゝでの問題は従つて兩者の調和階調の問題であるが、之れに對して一般的な結論を下せば、自然、人工の兩者の勢力の均衡が問題となるであらう。自然的勢力が極めて強大な場合は、人工は、之れに追従して行く所に、美があり、さうする事によつてのみ、美が破れない。反對に人工の勢力の強大な所では、人工は隈くまでも、タクマシクして差支ない。先きに述べた長汀曲浦を例にとれば、道路は自然の地形地勢に従ふ可きであり、幾何學的正確さを持つた直線道路などは、之れを避ける可きである。反對に人工の最もタクマしい所は都市であり、都市に於いては、技巧的な設計を充分に許される。こゝでは、自然の問題は全然解消して了ふか、或ひは残つたとしても、極く僅かである。又人跡の無い廣い平野に道路を開設するに當つて、ヤタラに路線を迂曲させる必要はない。その果の見極めのつかぬ位、長く續いた道路こそ、むしろ立派である。こゝでは善かれ悪かれ那須平野の道路を懐ひ出すが、

是等の問題は同時に「効用」にも關聯して來るのである。即ち本誌で前の拙稿にも述べた様に、道路についても所謂狹義の道路、即ち交通道路と觀賞道路とがある。兩者共に其の目的とする所に對して効果的であらうとする。故に交通道路に於いては往々にして直線型が最も効果的であり、觀賞道路に於いては觀賞すべき土地の形狀に従つて適切な設計で行はれる。大體に於いて目的が自然景觀の觀賞にあるならば、自然美も害はぬ様に、これを尊重して迂餘曲折が考案されねばならぬ。故に

道路のみならず、いづれにもせよ此の意味からして、美は最も實用に即した所から生ずると云つて差支なからう。

實際、直線道路が美しいか、曲線道路が美しいかと決定的に質問されると返事に迷ふ蓋し双方共に美しく且つ快よいからである。要は、之れを實際に當嵌める場所の條件如何によるのである。假りに曲線型、變化型を許す可き住宅地帯にありても、整然とした直線道路には美しさを感じ得る。少くとも整頓を感じる。反對に地方漁村なぞの曲りクネット、道幅の正規でない、昔からの街路には無限の面白さが在る、美しさがある。整頓は無いが生活がある、實用がある。故に一概に道路直曲の可否を云々すべき事は許されない。原則としては、設計者は其の道路の目的、効用を明らかにして、其の土地の情況に即して考案を行ふ可きである。此の場合、新しく開設される可き道路の設計が假りにその土地の舊來の勢力又は情況を破る様な場合にも、若し此の設計が必然に迫られたものとすれば、恐らくかゝる道路は、雄渾な、人工美を展開するであらう。要するに、無意味な修飾は、反つて美を害ふ、實用に即する所に、簡素な美が生じ得る。

道路の種類による、美と設計の問題は、兎に角として、比較的困難な場合は、兩者が兼ねられる所に存在する。即ち交通道路であると共に、觀賞道路たり得るもの、又少くない。或ひは觀賞の方法が、必ずしも徒歩を以つてする許りでなく、自動車等の比較的高速度の機關を以てする場合もある。故に是等の場合には、問題は、然かく簡單でない。唯こゝで問題を提出する例は、交通道路の原則からでは

なく、觀賞道路の原則から問題になるのである。東海道の舊松並木を保存する事には多大の關心が拂はれてゐる様である。神奈川縣戸塚町はづれの松並木路の現代的改修は、我國のみならず世界的に誇り得るものであるかも知れない。此の交通幹線を自動車その他で疾驅する交通者は、いつも此處で松並木の美しさを感じるであらう。確かに砂埃の多い、太陽の直射する、或ひは泥濘車行の困難を歎ぜしむる道路を過ぐる時よりも遙かに多くの快適を感じるであらう。事實どんな交通道路でも、斯くあつて欲しいものである。然かし、觀賞の觀點から見ると問題は残る。あまりに整備した舗装道路は東海道松並木の親しみを毫も與へないので無からうか、成程自動車で疾驅、緩走するにはいゝかも知れない、悠くりと並木路をブラつく歩行者には、何んとなく落着きを失はしめる感がする。勿論此の場合は問題の道路が交通道路であるから、純然たる觀賞者の不平は必ずしも聽く事を要さぬ、しかし問題は必ずしも交通幹線たらしめる必要のない、しかも觀賞的價値の高い道路については、あまり近代的に整頓させて了ふ事はどうかと思へる。筆者は茲で湘南遊歩道の鎌倉延長に際して、問題とされてゐる鎌倉八幡宮の松並木路の事を考へてゐる。かゝる道路がコンクリートで舗装され、幅員が擴がり、トラックや自動車が疾走する様になつた場合に、前述の様な危惧の念を持たざるを得ない。此の並木路は由井ヶ濱海岸から眞直に鶴岡八幡宮へと通するが、本來の參詣路として保存すべきものでは無からうかと思ふ。元來此の道路は現在では鎌倉在の主要道路の一つであらうが、同時に其の交通量は必ずしも大とは云へまい、少くとも現在の所では、さまで交通の頻繁に歩行者が

なやまされる性質のものでない。反對に此の道路は若宮通りとして土地の人鎌倉を訪れる人々に限りない愛着を懐かせる。だから、今之れを改装してモダンな自動車トラック疾走の道路にして、了ふのはどうかと思はれる。かゝる道路は、そのまゝ(勿論神奈川縣都市計畫課で考案してゐる様に、電車や人家の異雜的な建造物は除くに越した事は無いが)舊態を尊重し、而して何等か別個に湘南遊歩道との連絡を考ふべきでは無いかと思ふ。要するに、參宮道としての、森嚴さが望ましい。故に、かくの如く觀賞原則と交通原則とが混淆されて來ると問題があまり簡單に決定を見なくなる。そして恐らく各人の異つた觀點上の對立として殘される問題であらう。

三

扱次に街路と其の生活との關係に於ける第二の問題に入らう。此の問題では道路又は街路は其の設計に當つて周圍の土地の状況を尊重する必要がある。従つて茲では道路設計の技術的考慮と共に道路管理の行政的考慮が多分に入つて來る。故に綜合的景觀としての街路美の問題となる。先づ道路設計者としては、各地區の生活態様に従つて設計上の考慮を廻らさねばならぬ。それと共に建築線に關する規則の施行等と併せて街路景觀の統一を計らねばならぬ。何故かと云へば、線の觀念として現はされる道路の美を生かす爲めには、之れに沿ふ建築物の形態美的統制を重要視しなければならぬ。筆者は嘗て歐羅巴の一都市の一住宅地街で緩くカーヴした道路の美が建築物の街路面

並列が不統一の爲め著しく害されてゐる事實を見出した。元來前庭を持たぬ歐洲の都市建築は此の點、建物の建築線が道路線に沿ふ特色を持つてゐる。我國の住宅建築は凡ね前庭を持つが故に、路線と建物の建築線は並行しないのを原則とする。しかし屋敷街に於いて吾々が見受ける様に、此の場合兩者の統一を助けてゐるものは、我國では、塀の存在である。土塀、板塀、生垣、いづれも吾國では住宅街の街路美均整美を助長するのに非常な効果を擧げてゐる。然かるに、前に述べた歐洲の一都市の場合には、道路がカーヴしてゐるにも拘らず建物の建築線が直線になつてゐる。従つて各家の前には不平等の奥行を持つた前庭がある。歐洲建築に於いて見る様に、前庭の垣根に比して、建物は比較的高層である。故に、道路の持つ「線」の感じは、建物の高さによつて、前庭を含める迄擴大されて來る。従つてカーヴした路線の美は、全然消されて了つてゐる。斯かる道路が、又建築が意途的に行はれたとすれば、全然失敗である。道路の美は、廣場の美と異なるが故に、どこ迄も「線」による美を生かして來なければならぬ。反之、廣場の美は「廣サ」を強調しなければならぬ。その「廣サ」の感覺的マトマリを強調しなければならぬ。中世都市の古いマルクトプラツクは、其の面積は必ずしも廣くはないが、周圍の建物の高さ、道路の配置によつて、巧みに「廣サ」の觀念を生ぜしめてゐる。

前に、住宅街に於いても、直線型道路の設計は、整然美を與へると云つた。しかし、此の場合にも、若干考慮すべき點がある。それは「地區」的な感覺を保たせる爲めには、此の道路が何等妨げられるものなく、全然抜け通つてゐてはならぬと云ふ事である。一本の道路がどこ迄も際限なく延びてゐる様な

場合之れが住宅地だと非常に「寒サ」を感じる温ミを感じる事が出来ない。「盛り場」については其の地理的條件として「ゲシュエロツセンハイト」が尊重されてゐる。特定の地區の雰圍氣なり空氣なりを尙ぶ爲めには「吹き抜け」は禁物である。此の理によつて住宅街の場合にも直線型に整然美があるにしても、整然過ぎる事は「冷サ」を増す恐れがある。

道路の幅員にも之れと同じ考慮が拂はれる、幅員は必要以上に廣過ぎてはならぬ。勿論道路の設計に當つては現在丈けを考慮するのではなく、將來の發展性も勘考しなければならぬから幅員の決定は、現代的には多少必要以上に廣過ぎる場合もあらう、東京上野の御成街道は大正年間には廣過ぎた感じがあり、之れに對する非難もあつた様に聞く、しかし、現在では果して如何、昭和通りにしたところで必ずしも廣いとは云へないと思ふ。(唯別の問題ではあるが廣い路にひどく軒並の低い家屋が竝らんでゐると如何にも殖民地的風景を感じさせる。)しかし、之れ等はいづれも幹線交通路である。住宅街の場合とは發展性について全然趣を異にする。住宅街の場合には、高層建築様式にでも急變せぬ限り、發展性の問題は無いと云つて差支ない、勿論未開地ならば別である、故に、幅員は徒らに廣くはならぬ。むしろ、狭い道路に纏りがあり、調和がある。交通と採光通風等の衛生的見地から見て、必要條件が具備せられればそれで充分なのである。

街路樹並木路、緑地の配置設定にあたつても同様な原則から考慮されねばならぬ。前に述べた様に交通幹線を並木路化する場合、と住宅街などの街路樹設計とは、自から性質が異つて来る。日本の

様に各戸が前庭を持ち樹木を持つ様な場合には、街路樹は必ずしも必要でないかも知れない、むしろ町角の一本の大樹などに趣が見出される、丁度明治時代の東京下町の川端堀端の柳や、古い屋敷町路傍の老木の様に。又、田園風景、街道風景としても大木の茂つた蔭に、休茶屋のある光景は、月並かも知れないが、よき眺めである。何んでもかでも並木路、街路樹と云ふのはむしろ滑稽である。要するに斯くの如き問題としては、劃一的定型的な措置は全く不當である。

同様に小公園、兒童遊場にはそれに相當した明快、清澄、快適な地理的施設がほしい、同時に附近の建造物もその目的に合致する様な性質のものが望ましい。勿論之れを實現する爲めに強力な統制による事を好まぬとするならば、社會の文化的教養の向上に俟つの外はない。

路上構造物等の問題は、風致を害し、美觀を損ずるものゝ撤去又は改装であるが、之れは多方面の事情を參酌するを要する。例へば前にも引用した電柱の撤廢であるが、電柱の存在が、絶對的に美觀を害ねるか、と云ふと、必ずしもさうとは限るまい。順序よく並んだ電柱の一行が、風景の單調を破る効果を持つ場合も少くない。反對に比較的高い建築のならんだ大通りの歩道に電柱はおるか、路面電車の電線支柱まで亂雑に並んでゐるのは、何等効果無きのみか、反つて美觀を害する。しかし之れを撤廢するとしても、地下線化する費用上の問題が相當有力な反對論の根據となる。街頭廣告の問題も、これは改修に伴ふ經費の問題としてよりも、場所に適した廣告方法の判定で相當の問題となる、ネオンサインは都會邪惡の表徴の様に云はれる。しかし此の明光を除去して、了つたらば都會の夜は

物凄なものにならう。しかし街頭に俗悪卑雑なネオンが少くもない。かう云ふ問題になると、其の解決は所謂「道路」の問題では無くなる、街路美の問題ではあらうが。

四

以上述べた様に、都市美、街路美の見地から問題を取扱ふとなると、觀點が頗る綜合的複雑になつて來る。然かも道路建造に際して「道路丈切離されての問題は、美觀との關係に於いては存在しない。常に自然的、人工的景觀とに關連を持つて來る。故に他の方面の人々が此の問題に關して立言し得ると同様に、道路専門家も「道路」の立場から一言容喙し得る可きである。道路が出来て仕舞へばいゝと云ふ態度は識者の採る可きものでない。「立派な道路を作ると云ふ事は、大きな建築的藝術の一つである。路線の曲直、幅員、延長、舗裝等いづれも、此の大きな綜合藝術として把握されねばならぬ。

(昭和十二年四月七日)