

構築物に美を求めて

西村元三朗

土木については全く予備知識を持たない一画家の的はずれ放談というか、大衆の中の一人の画家はこのような見方、考え方をしていた、ということで以下のたわごとをお読みいただきたい。特にこのたびは私の生れ故郷であり、育った地でもある神戸市内の構築物および関連の道路などを各地区別について感想を述べてみたい。まず神戸市民にとって最も馴染みの深いメリケン波止場を訪れる。ここはご存じの方もあろうと思うが、沖に停泊している大型船との連絡の通い船の発着所であり、たまり場である。ランチやモーターボート、市営の港内遊覧船がひしめき一般人の出入りもはげしい。というより恋人同志や夢見る人の安息の場でもある。わずか200メートル、幅50~60メートルほどの石積の波止場で片側、東の岸壁と先端が一般に開放されているのであるが、小船専用の低い路面のところどころにある石段は満潮のときは、なかば波に沈み60数年の物語りをたたずむ者に語りかける。この波止場の先端から沖を眺めると、左は外国航路の第一突堤が数100メートル沖に延び、右は内海航路の中突堤がこれも途中でメリケン波止場をいだくようにやや曲折して沖に延びている。その先端を通してはるか彼方に川崎造船所のガントリークレーンが単調になりがちな沖合に、美しいシルエットを見せていたが、

昭和37年の秋になって、ついにその姿を消してしまっただ。この波止場はそれ自体の構造美というより、美しい視点として波の上にならざるを得ないのであろう。

■ 新興埠頭

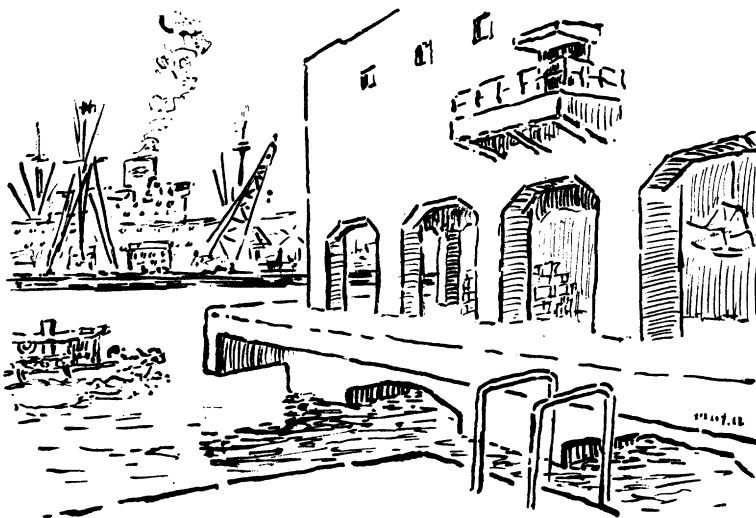
メリケン波止場から、外国の銀行、汽船会社、ホテルなどの美しいビルの立ち並ぶ海岸通りを東へ約300メートル歩くと、神戸港の大型船舶用の突堤へ入る一つの関門としての京橋と呼ばれる美しい手すりの幅広のおっとりとした橋がある。小さな運河にかけられた橋で、さらに東では地続きになってはいるが、下船した船乗りやエトランゼはこの橋を渡って初めて街の土を踏みしめる実感を味わうのではないだろうか。臨港線特有の古風な蒸気機関車が鐘を鳴らしながら、のろのろと接近してきて橋のたもとで行手をさえぎられても、この機関車に対しては人々はあまりいらだたしい表情を示さない。これは港の道化役者である、前記のメリケン波止場がそれ自体で美として成り立たないと同じく、この橋も背景のビルの群や近い山と対岸の埠頭と何よりも橋の周辺の美しい小船の群を浮かべている水を、ともに考えずにその美しさを語ることはできない。そしてこの橋を渡った所から始まる第一突堤の美もこの脇役がいかにつましく大

きな役割を果たしていることか。それは永年水をたたえていた橋が、水をうばわれたときの悲しげなあわれな表情を見ても想像ができる。神戸港の外国航路または台湾航路の突堤として西の第一から第四までの突堤は最も古くから人々に親しまれていた。しかもこの巨大な建造物は、重量感と安定感の点で上に乗っているかなり大きな切妻の上屋が非常に軽く見える。なお、この岸壁の高さもメリケン波止場にくらべて潮の満干に際しても全く影響を受けない立体の強さを見せている。土木の構築物が多くの場合その材料の地肌の美がたくまずして効果を上げていることは、ここにおいても見られる。青、緑、藍ときには鉛色に、はなはだ浮気な海の色に、また赤、黒、白、青、ときまざまな化粧をした船体に寄りそわれても、この波黙の主は全く顔色を変えず他を生かそうとする。石とコンクリートの地味な素顔はその色とともに質感において水を通して地殻に根をおろしている感じである。しかし材質において今少し白いものが得られたら突堤は水の色に映えて、いかばかり輝かしさを増すことであろう。ここより東に順次完成した突堤のうち、第五、第七、第八の各突堤を回って特に第八突堤において感じたことは上屋の重量感に台座としての突堤が支える姿体としては苦しそうに受け取られたことであった。それは突堤の幅の狭さにもよるのであろうが、上屋の量は現在工事中の足場その他の材料のために完成したものより大きく感じるのかもしれない。近くで突堤を眺める視点は多くはもっとも低い位置の水上のランチなどから、次には岸壁の地盤に立っての位置から、さらに視点を高くして上屋の階上遊歩道から、または横付けしている大型船舶のデッキから眺める場合などが考えられる。また突堤上からの眺めと水上からの眺めでも感じは異なる。突堤上にあるときは隣接の突堤の壁面は別として、それ自体

の壁面は突堤自体が途中で屈折していない限り問題でない。問題は地面と水面と船体などの色と質と実在感であるが、主として突堤の表面の質感が問題になる。一方、水上からの場合は観光客などの眼は突堤に近づくにしたがって表面より側面、特に突堤先端の垂直面が上屋の壁面とともに強い印象を与えると思われる。日本の玄関の一つとしてこれは劇場の舞台以上に重要である。また横付けした大型船のデッキの上から少なくとも上屋の屋根ごしに美しい煙突や、ライフボートが眺められるのどかさがほしい。突堤は一般の建築物や道路と異なって、たえず形や色の異なった巨大な船を迎え送り出す役目をもつものであれば、突堤の美しさは固定した上屋と出入りする船舶とが一体となったときの調和の美を考えなければならない。コンクリートの狭い谷間にもぐり込んだ船はそれ自体も憂うつな休息の時を過ぎなければならないのではないだろうか。もっとも、今までの船舶の大切な美の焦点であった煙突が消え去り、原子力船がその巨体を横たえる時代にはこのような構造はよい調和を見せるようになるかもしれない。“船に煙突がなくなったら私は船に帰らない”といった老船長の言葉は、単なる感傷の言葉としてではなく、造形美の上でも、あらゆる構造物において人間の情感を基盤とした現代人が見失った大切な点にふれているのではないだろうか。

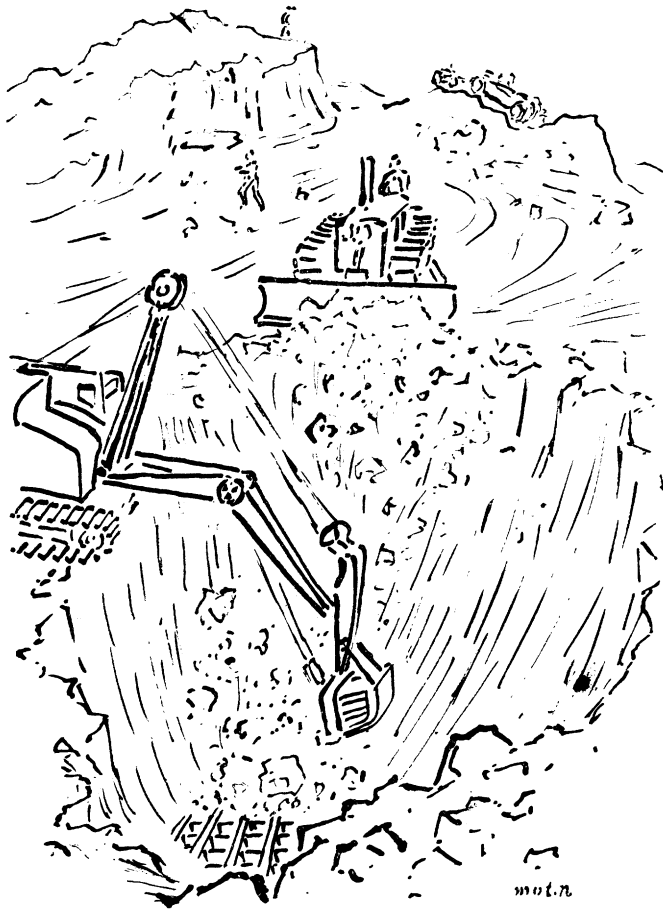
■ 鶴甲山（つるかぶとやま）

神戸市の東寄り、酒で名高い灘の浜辺から3キロ半ほど北で、六甲山の登山ケーブルカーの山すその駅から東寄り300メートルほどの所に海拔320メートルあまりの鶴甲山がある。有名な六甲山の山すそにあたりながら、今まで神戸の人にもほとんどその名を知られていなかったこの山が、にわかに脚光を浴びたのは戦後宅地の払底

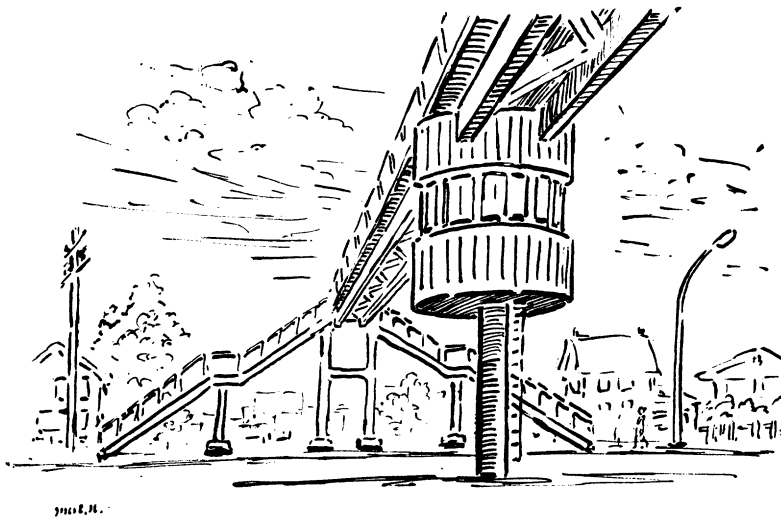


神戸港第7突堤

神戸鶴甲山土砂取入口(熊谷組)



第二阪神国道武庫川付近交通監視所



と工場や埠頭の建設に行きなやんだ神戸市として、この山をけずり海の上に土地を造ることは、いつかは果たさなければならぬ宿題であったに違いない。ただ、この間の市街地は阪神間の大動脈というより、日本の大動脈でもあり海岸線へ運ぶ土砂運びのダンプカーによる交通の混乱を最少限におさえるために延長3キロあまりのトンネルの中にベルトコンベヤーによる土砂運搬を企画、実現した。この鶴甲山の山崩しの全貌は海岸線からも、その規模の大きさをうかがうことができるが、広大な人工の禿山と化したこの山の中でも最も高い地点の作業現場の崖ふちに立ってふもとを見おろしたときは、自然と人間との戦いのあとを目もくらむような空間の中にとらえることができる。二基の削岩機のうち一基のほかに意外にも静かな砂と岩だけのこの作業場の中央に直径10メートルほどの土砂のろう斗型の穴がある、その底に網の目が30センチ角ほどのゴバン目の鉄の網が見える。そこへブルドーザーで運ばれてきた土砂が流れてこられ、網の目を通る分だけ蟻地獄よろしく吸い込まれてゆく。その下は数10メートルのたて坑になっていて底近くで少し曲って土砂はコンベヤーに乗るとのこと。地上からは一見何事もないこの吸込口も地下の構造を聞くにおよんで血の気の引く思いをした。このような吸込口が三カ所あり100メートルほどふもとの小屋の地下で合流するという。再び東神戸の市街地を通して大阪湾を望む崖ふちに立って一段下の、といっても150メートルはあるであろうか大体平坦にけずられた黄土色の台地を通して右より神戸大学経済学部の運動場を望む。距離にして600メートルぐらいはあるか。さらに正面下方の神戸外国語大学の建物を

望む。これも距離にして 1000 メートルはあろうか建物
が小さく見える。これらの建物も平地からは山上の建物
と見られる位置にあるだけに、起伏の変化の烈しきや大
ききは、ここの道路や橋やトンネルなどの地形のたくみ
なあんばい次第で見事な風景を生むに違いない。たびた
びの崖崩れや水害に痛められながらも神戸は香港やモロ
ッコのカスバやスペインのトレドより、もっと巧みにも
っと美しく地形を利用して、林や森を巧みに残した立体的
近代都市として発展してほしい。現在立っている砂と
岩の台地もまだ数十メートル掘り下げられ、平らかな台
地になるとのことであったが、全国の大都市周辺に見ら
れる公営の鉄筋コンクリート住宅群のような無味乾燥な
並べ方にしないためにも小きざみに変化のある起伏を
造り、形や色においても変化のある住宅の群れができ
てもよいのではないだろうか。ことに山を切り開いて造
った台地の群の中でも、この地域は特に高い石垣やコン
クリートの崖などの上に巨大な建物も群がり建つことも考
えられるが、近ごろの有名な温泉場にあるような趣味の
悪い巨大な建築物でこの地域の全体の調和が壊されるこ
とを恐れる。街の美観とは、区別もつかない同じ豆腐の
ような建物を整然と並べるだけでまとまるものではなく
個性のある一棟一棟の、あるいはいくつかの集団相互の
形や方向や色や質感の調和において完成されるものであ
り、樹木や遊具や緑地帯も、ただアクセサリのごとく
はさむことでまとまるものでもないようである。限られ
た予算の中で最大限の家族を吸収しなければならず、非
常に困難な事情もよくわかるけれども、終戦直後の応急
住宅のように簡単に破壊できるものでないだけに、慎重
な研究を望みたい。住宅は住むための機械であるという
考え方は人間が生活をするということはどういうことな
のかという問題に発展しなければならない。個人の個性
の異なるごとく家族の個性も異なるからである。もちろ
ん、これは合理主義、機能主義を軽視することではない。

■ 第二阪神国道

第二阪神国道は従来の阪神国道より海岸沿いに大阪、
神戸を結ぶ高速道路として工事が進められている。大阪
方面は尼崎付近から神戸では前記の東神戸の西灘付近ま
で大体の工事も終り、一般の車の利用を許しながら仕上
げにかかっている。阪神間の起伏の少ない地形に造られ
ているが、その間にも芦屋川を渡る際の路面のゆるやかな
上昇と甲子園球場の入口前広場の上にかかけられた長い
橋は、橋の下に立って橋の裏と橋脚を眺めたときの美し
きは直線と曲線の関係など軽快にして軽すぎず、高速道
路としての見事な秩序を保っている。その下を浜甲子園
へ行く阪神電鉄の支線の小型電車とバスが、いさか時代
おくれに見えるのも前者が洗練されているだけに仕方

のないことであろう。なお、この橋の下一帯は甲子園球
場に入出入する観覧者で一時に膨大な人の流れが起こる所
でもあり、群集と橋脚、橋梁、なお橋の上を流れる車の流
れなど球場外壁面を背景にして遠望した際の美しさは、
第二阪神国道を傍観する位置として最も美しい。すべての
の建造物がそうであるように、橋も周辺の様相と似つか
わしいものでなければそれ自体いかに斬新美しい姿態を
もっていても妙なものである。道は通るためにあり、自動
車道路は自動車の速度の中で乗っている人が感じる動く
美しさや安全性が第一義になることは当然なことである
ための念の入った配慮は、中央分離帯に走行方向と直角
に並べ植えられた樹木や反対側のヘッドライトのまぶ
しさをふせぐネットでもよくわかるが、左右の歩道に並
ぶ街灯のデザインは一本の棒が上部近くで内側にカーブ
し、その先端に半球形の水銀灯が下に向かってついでい
るといったデザインであるが、このどこへ行っても見ら
れるモダンでシンプルな街灯はいつまでも人々にあきら
れずに寿命を保つのであろうか。それに比して適度の間
隔を保ってかけられたオーバーブリッジはその両側の
階段とともに心よいアクセントになっている。ことに武
庫川付近にあるオーバーブリッジの中央分離帯の橋脚
に団子ごしのように地面からすこし浮いている交通監視
所はその橋のデザインとともに、この道路の中で最も印
象に残る美しさであった。これも左右の歩道にそれぞれ
山型にふりわけられて下がる階段があって、全体として
非常に安定した美しさをかもしだしている。深い藍色の
ボックスや橋脚の色とコンクリートの地肌の灰色の関係
も美しい。ドライブしながら目ざわりなのは前記の街灯
のさらに外側にある電柱であった。これはどうも臨時の
ものとは思えない、よくある円筒形のコンクリート電柱
である。鉄道沿線の電柱や電線ほどでないにしても電線
を全部地下に埋めることができないものであれば、もっ
と積極的に間隔なりデザインを考えてもよいのではない
だろうか。道路両側に接する美的環境の整備というか、
どちらが主体ということではなく、もっと総合的に考えら
れてもよいのではないだろうか。現実には担当官庁の管
轄の問題や法的な問題があるとしても早く手を打たな
ければならない。鉄道沿線の醜悪な広告と同じように醜
い暴力にかこまれてしまったら大変である。

■ 名神高速道路

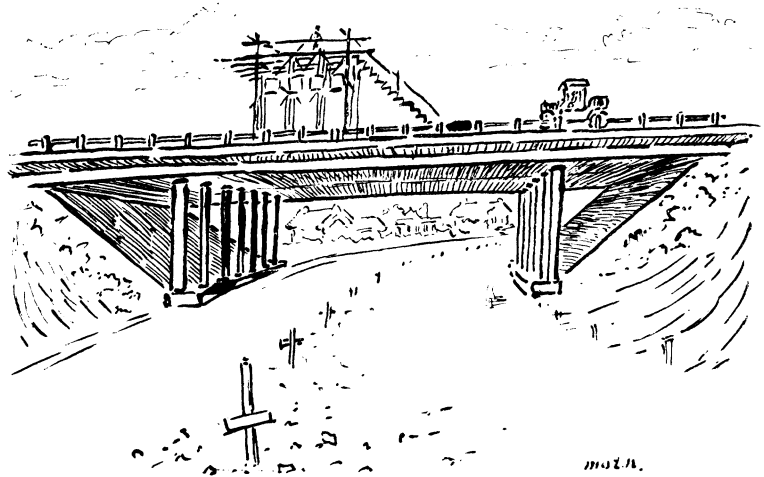
名神高速道路については、私は京都、大阪間にある茨
木のインターチェンジを見学する機会を得ただけで他
の箇所は見るとまを、もたなかったのでこの項に関し
ては、茨木のインターチェンジだけを取り上げる。かっ
て雑誌や映画やテレビで見たインターチェンジが現実
に眼前に現われるとなると心がときめくをおぼえた。

前田建設工事事務所の責任者の好意によって航空写真や完成予想図を見せてもらったが、比較的単純ながらその曲線と直線の組み合わせは、ハーブが吹奏楽器を思わせる人工の幾何学的な美しさであった。そのゆるやかなスロープと橋の下へもぐる道路の直線の流動的な快感は人間が必要に迫られて案出した構造物としては、結果的にもっとも美しいものの一つであるかも知れない。ただし、これはきわめて高い位置から少なくとも空へ舞い上がらなければ味わうことのできない美しさで地上からはその本来の美を知ることはできない。しかも、これは立体交差でありながら、きわめて薄浮彫的なパターンとしての平面的な美しさであった。この巨大なインターチェンジの各位置に、時には橋の上に、時には曲線の斜面の上に、さらに工事のために橋の上に組まれた鉄のやぐらの上にも登って見たがついにこの構造物の美しさは空以外からはとらえる術のないことを知った。なお道路工事も名神を結ぶ直線コースの舗装の最中で他の部分は盛土による形ができたばかりで、色彩的にも単調な黄土色一色であった。しかも当日はどんよりと曇った空から太陽は一度も顔を見せず地上の曲線のスロープや土手の曲面にも陰影がなく立体感が弱く感じられた。時速100キロのスピードでこの地点を通過すればこのインターチェンジの大きな曲線のうねりも一瞬にして後方に消え去ってしまうであろうし、またカーブにそってこの坂を登り降りしても、その造形美の快感は地上ではいずれにしても味わうことのできないのではないかと思う。地上ではあまりにも横の線の多い単調なものである。部分的な美しさとしてはインターチェンジのカーブのスロープを降り高速道路にかけられた橋より30メートルほど手前より眺めた橋の円筒形の両側7本ずつの橋脚の列と橋脚の根もとから橋桁の末端まで40度ほどの傾斜で伸びる面とでできる三角形の美しさであった。しかし、これにも私は造形美としては不安を感じる、新しい構造力学では重量物を満載して昼夜の別なくこの上を渡るおびただしい車の圧力に耐えるよう計算されているのであろうが、この柱は今少し太く数を少なくした方が美しいと思うし四角の柱の方がなおまとまりがよいように思う。ここでも、また近くの工場の屋上のカンバンや広告塔が見苦しく騒がしかった。しかしこの橋脚のみをとりあげては、この壮大なインターチェンジのスケールからみてあらさがしの難をまぬがれないかもしれない

■ 神戸高速鉄道

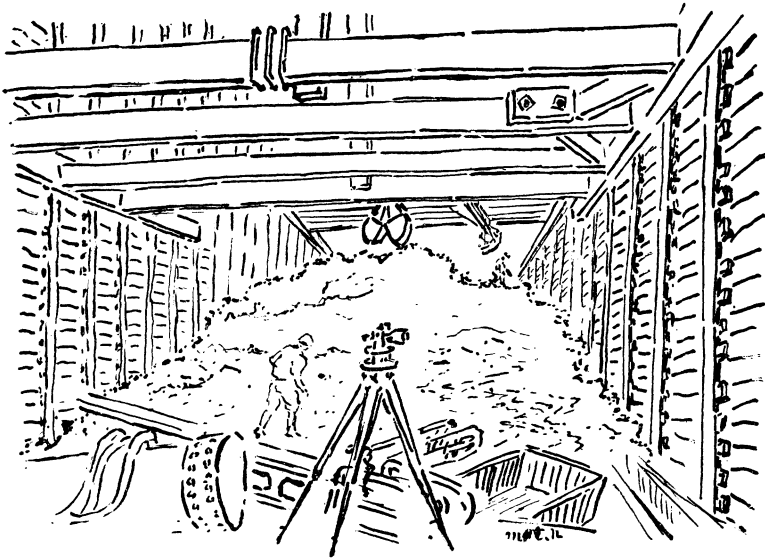
神戸高速鉄道とは車両を持たない鉄道会社と聞かされたときには事業に縁のない私は、いささか面喰った。なるほど鉄道を保有するから鉄道会社である。わかりました。さてその計画であるが、現在神戸市内に乗り入れている4つの電鉄は西より姫路、明石方面から山陽電鉄が国鉄神戸駅の西南方約900メートルの兵庫まで、阪急電鉄は国鉄神戸駅の東方約2200メートルの三宮まで、阪神電鉄が国鉄神戸駅の東方約1600メートルの元町まで、神戸の北方、有馬、三田、三木方面と連絡する山岳電車神戸電鉄が国鉄神戸駅の西方約1100メートルの湊

名神高速道路 茨木インターチェンジ工事現場（前田建設）



川公園までで終わっている。この4つの電鉄会社のうち、阪急、阪神山陽の三社の線を現在の国鉄神戸駅北側まで延長して結び互いに車両を乗入れる案であるが、神戸電鉄のみは多分高架で路線の延長を行ない現在の国鉄の神戸駅に直結する。阪急電鉄は現在の三宮高架ターミナルから西へ約600メートルほど高架を延長して国鉄元町駅付近で地下にもぐり、一方、阪神電鉄は現在の地下ターミナル元町駅をそのまま延長することであるが山陽電鉄のみは現在のターミナルより2000メートルあまり西方の西代からしだいに地下にもぐり途中で現在の路線から角度を変えて神戸駅北側へ直行する計画である。ただし現在工事に着手している箇所は、この山陽電鉄方面の全長約1600メートルの間の大開通りという所だけであり全線の開通はいつのことか今のところ見通しがつかない。しかしこの大開通りは比較的早く家屋の立のきを終り幅50メートルの広々とした道路の中央にこれも幅10メートル以上、深さ10メートルほどの掘削工事が着々と進んでいる。この工事の現場の一つ奥村組の工事現場を訪門する。神戸の西寄りの繁華街である湊川新開

神戸高速鉄道大開通地下鉄工事現場（奥村組）



地にほど近いことは、今は全くその面影を残していないが古戦場の湊川の堤の西側にあたる。この作業場は構造物といっても床にコンクリートを打ち、養生をしている段階で地下鉄道らしい様相に至るまでにはまだ月日を要しそうであったが、この人工の谷間に整然と地上より三段構えにかけられた太い、きりばりのおびただしい平行線は急な板張りの段を降りるに仕掛けて異様な美しさを見せる。地下 10 メートルとはいえ現在進行中の京都四条通りの京阪神急行の地下鉄では鉄製敷板で地上を被覆していたが、ここでは露天のままトップライトの光の流れは、美術館の彫刻室に見られる光に似て内部の事物をやわらかく美しく見せていた。地上の物音はほとんど聞えず地下足袋とゴム長に鉄帽といういでたちでシャベルとつるはしを手にもくもくと土管工事をしている数人の人影とトランシットを前にした測量技師の姿があるだけで他に人影はない。騒々しい工事場と大勢の作業員を予想してきた私にはこの静寂は意外であった。これは近代化された土木作業場について一般的にいえるのであろうか。機能的なるもの、すなわち美しいものという考え方を、そのまま受入れることはできないし、また単純なるもの、すなわち美しいものということにも、いろいろと当てはまる場合も多いが、そのまま無批判に受け入れること

は、私にはできない。例えば工事中の土止めの鉄ぐいのおびただしい列とそれを支えるきりばりの列の組合わせまた土止め板に打ちこまれている、小さなくさびの不規則な列も仕上げの平坦なタイル面や塗料の表面よりは時には美しく、地下水や油でつららのようなしみによごれた壁面が塗りたての新しい壁より美しくさきやいてくるのはどういうことなのであろうか。最新型の外車のボディの肌よりも修理工場のラッカーの試しにふきつけた壁の汚れに味のある美しさを見出すこともしばしばである。土木においても

も、建築においても、その機能性、合理性、経済性などの現実の問題を犠牲にすることはいろいろと問題があると思うけれども、どこへ行っても、どこの国へきているのかわからないような非個性な、画一的な構築物で地上がおおわれてしまうことは、さびしいことである。

また建築は一般に線と色の要素が多くなるが、土木の構築物は面と量に比重がかかっている場合が多い。はなはだおおまかな表現かもしれないが、土木が彫刻的で無口であるに対し建築は絵画的で色彩的で多弁であるということもいえる。

科学と芸術と機能と美とが、もっともすなおに溶け合ったとき、すばらしい造形が生れるのではないだろうか。それとも人類は永遠に流行に追い回され続けるのだろうか。

(1962.12.1・受付)

出生：大正 6 年 12 月 25 日
所属：新製作協会会員



大阪梅田画廊のグループ展にて自分の作品の前にて

学歴：日本大学（専門部）芸術科卒業
職歴：頌栄短期大学講師（兼任）
画歴：1942 年以降小磯良平氏に師事、1948 年第 12 回新制作展初入選以後毎年連続入選、1951 年第 5 回兵庫県公募美術展にて神港新聞社賞受賞、毎日新聞社主催美術団体連合展第 3、第 4、第 5 回出品、1951 年第 2 回関西総合展にて新聞社同賞受賞、1953、1957、新制作展にて新作家賞 2 回受賞、1953、1955、1956、関西総合展にて読売新聞社賞 3 回受賞、1958 年第 22 回新制作展にて新制作協会会員となる、1962 年第 5 回現代日本美術展出品