

## &lt;土木美学&gt;の提唱

上田 篤\*



ブラジルはサンパウロの都心に、茶橋というのがある。正式には「茶の陸橋」だが、日系人は、これを「お茶の水橋」と呼ぶ。東京のお茶の水橋に似ているからだ。サンパウロの橋はたいして陸橋である。昔、川や運河だったものを、いま干しあげてしまったからである。したがって、昔の橋は、いまは陸橋となる。サンパウロにある川のひとつ、ティエテ川をくだってゆくと、パナマ川にでる。パナマ川をさらにくぐれば、ラプラタ川にでる。つまり、サンパウロは、アルゼンチンの首都ブエノスアイレスと川で結ばれているのだ。

昔は、川は重要な輸送路だった。サンパウロが栄えたのも、内陸の川を存分に利用できたからだ。しかし自動車が登場するようになって、コーヒーは陸送にかわった。たくさんあった川や運河は、高速道路にきりかえられた。このへん、日本とたいへんよく似ている。

ただ、日本の都市とちがって、サンパウロの陸橋はどれもたいへん美しい。アーチや流線型を使って、コンクリートをみごとに造型しているのである。

それに比べて、日本の都市の歩道橋の、あのゴツゴツとしたさまはどうだろう。鉄骨に鋼板、申訳なさそうな薄緑のペンキ。しかし、表面には赤錆(さ)びやら塗りなおしの跡やらが、やたらと目だつ。

それだけではない。大阪駅前のマンモス歩道橋をわたるたびに、私はいいしれぬ恐怖感をおぼえる。わあとうしろから押されたらどうなるか。京都の三条京阪前の歩道橋のラセン階段は、あるくたびに目まいがする。階段がゆれているような錯覚をおぼえるのだ。そういう歩道橋はほかにも多い。鉄骨製、薄い鋼板、手すりの細縞のような堅格子。それらが、人びとの目まい感覚を助長するのである。<橋に酔う>などという笑えぬ現実が、日本の歩道橋にはある。

それに高速道路の橋脚や橋桁。東京の赤坂とか、大阪の中之島とかいうところは、それぞれの都市のなかのもっともナイーブな空間ではないか。すまいでいえ

\* 京都大学助教授 工学部建築学科

ば、さしずめ奥座敷とか前栽とかにあたる。そこへはいりこんできた高速道路の形は、まるで造船所の延長としかいいようがない。大型鋼板と鉄鉄とコンクリートの粗放な組合せ。都市に高架の高速道路が必要としても、あの

鉄やコンクリートの塊りの傲慢さと無神経さとは、みるたびにまったく、やるせないおもいがする。赤坂や中之島は、高速道路のデザインいかんによっては、あたらしい都市の<詩>だってつくりだせた空間のはずだ。

京都の南郊。平等院の玄關にあたる宇治橋からみた宇治川の眺め。岩をかむ清流、兩岸の青嵐、川霧にたえがちな川上の山々の重畳。それは、現代に残るもっとも美しい日本の風景である。川中の塔の島にかかる朱色の木橋も、点景をそえる。ところが数年前、対岸にもう一つ橋がかかった。おきまりの鉄骨橋。水平の橋桁。おかげで二つの橋は左右が不釣り合いとなった。一方は橋の床が丸味をおびた日本風の橋、他方は水平の床をもったシャープな鉄橋。

京都の町家の屋根の傾斜は、ちょっとみたところは直線におもえるが、よくみると、ふっくらと丸味のついていることがわかる。これを<むくり>という。そのほうが町並みにやわらかい感じを与えるからだ。まったく、デザインのためだけの<仕事>である。昔の人は、それほど<美>ということに気をくばったのにとおもうと、くやしきのやりばがない。さいきん塔の島を半分削り、鉄骨の橋をさらに延長するという。

サンパウロの陸橋は、ニーマイヤーという世界的な建築家などが設計にあたったから美しいといえるが、それだけではない。日本のように鉄骨の安物づくりでなく、ぜんぶコンクリートだからだ。コンクリートだから自由な造型ができる。景観もまた、市民の財産である以上、市当局もそこまで神経を使う。陸橋は市民の誇りでもある。

ここにひとつ、事件が起きた。サンパウロのガルボンエノという日本人街に近いところに、さいきんできた鉄骨の歩道橋である。それは日本とまったくおなじような武骨なデザインである。ために市民のひんしゅくを買っているが、それもそのはず、これは、サンパウロに進出している日本の企業が、共同で寄付したものだからだ。

これからの土木工学に望みたいことのひとつは<土木美学>というフィールドの確立と私は考える。

(1976.4.18・受付)