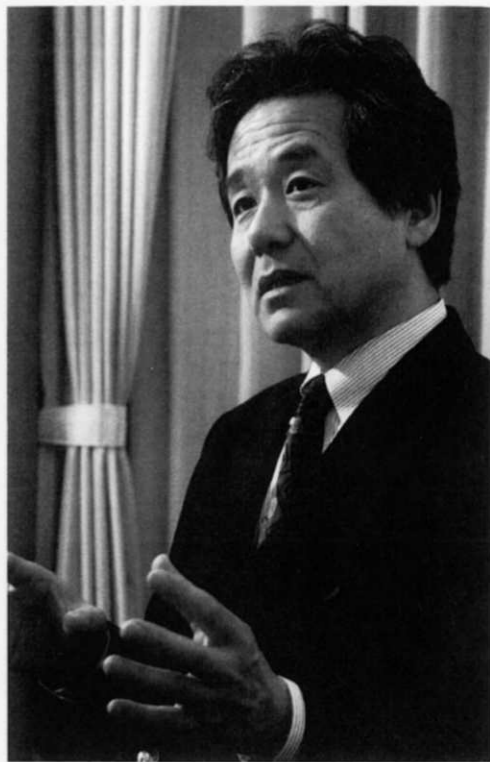


町を歩き、町を考える

「まちづくり」という概念は、翻訳が難しい。
 長年、都市の景観計画やまちづくりにかかわってこられた今回のゲスト、
 西村幸夫さんによると、あの「カラオケ」同様、そのまま日本語で通じる言葉なのだそうだ。
 「町が教室だった」という西村さんにうかがう、町についてのあれこれ。



西村幸夫

Nishimura Yukio

×

神崎宣武

Kanzaki Noriaki



町並み保存

神崎●私が、西村さんのお仕事で実際によく見知っているのは、福井県の熊川宿です。小浜と京都をつなぐ鯖街道の宿場町ですが、いつごろから熊川に行かれるようになったんですか。

西村●一九八五年に初めて日本ナショナルトラストの調査で入りました。その前、一九八一年に福井大学のチームが伝統的建造物群保存対策調査を行い、ほとんどの建物の間取りを書き留めるような精力的な調査をやって立派な報告書を出しています。そこで熊川宿の町並みの貴重さがあらためて認識され、地元有志による町並み保存運動も始まるのですが、なかなか町全体の取り組みにまでひろがっていかない、という感じのころでした。

神崎●八〇年代というと、町並み保存ということに今ほど関心が高くない時期ですね。その停滞感は、想像できます。

われわれ民俗学のフィールドワークなどでもそうですが、いきなりノートやカメラを持ち出して、「さあ、話を聞かせてください」

い」と言ったところで話が展開するわけでは
ありませんしね。やはり土地の人との人づ
きあいが大事になってくるのだと思います
が、調査はどのように進められるのですか。

西村●そうですね。正攻法で話しを聞いても、
なかなか埒があかないところがあります。そ
れで、私たちが調査に入ったときは、建物だ
けを調べるということではなくて、もっと地
域の人たちの暮らしぶりを大事にしないと
いけないと考えました。具体的には、地元
熊川小学校の生徒たちとチームをつくって、
地元のことをいろいろ調査したんです。

神崎●面白いアイデアですね。どんなことを
調べたんですか。

西村●あそこは昔、葛細工が盛んだったんで
すが、ほとんど廃れかけていて一軒だけ残っ
ていたんです。それで、子どもたちと一緒に
葛を使って、どういうふうにも籠などの製品
を作るのかを調べたり、作り方を習ったり
しました。あるいは昔はいろんな川遊びを
していたんですが、今の子どもは川で遊ん
だりしない。それで昔はどんな遊びをした
のか、お年寄りに聞き取りしたり。そういっ
たことをPTAの父兄を呼んで発表すると、
すごく盛り上がりました。つまり、地域の

環境がどれほどふだんの生活に影響を与え、
住民の暮らしを培っていたかを具体的に
見ているのです。そして、それらは近代化
の中でだんだんとそがれていったけれど、
そういうものをもう一度見つめ直すことが
大切なのではないか、という提案に結びつ
けたりしたわけです。

神崎●それを継続的にやりになったんです
か。

西村●ええ。調査は三年つづけましたし、調
査が終わってからも、講演などで一〇回以
上は行っています。調査を始めたころの子
もたちの文集が今も残っていて、卒業記念
に製作したジオラマのようなものもまだあ
ります。何年かたって地元で活動してい
る方たちの集まりで話をしたとき、調査当
時の小学生が高校生になっていて、ほくらよ
りでっかくなってるんです。ちゃんと話も
聞いてくれて、感動しましたね。

神崎●時いた種が育つてますね。そうやって
後からときどきいらつしやるのは、結局、こ
の町をどうすればいいかというようなテー
マでお話をされるのですか。

西村●そうですね。それと、いろんな外の情
報を話してほしいといった要望もあります。

神崎●古い町並みをまったく元のとおりに戻
すことはできませんが、当時の雰囲気に戻
すというときに、何がいちばん問題にな
りますか。

西村●最近はどうでもなくなりましたが、ほ
くらが調査に入ったころは、住民は古い建物
は恥ずかしい、古いつてことは甲斐性がない
ということだ、という意識をもつ方が多かつ
た。まわりはほとんど近代化しているのに、
この町は乗り遅れたと思ひ込んでるんです。
ですから、古い建物は魅力があるんだと、そ
ういう意識をもってもらうことがいちばん
大変でした。改修にあたっての技術的な
ことよりも、むしろ気持の問題のほうが大
きいですね。昔の建物だと、やはり暗いと
か寒いとかありますし、それを補修する
ということをふくめて、一般の人にとって改
修するというのは、古い建物を壊して、新
しい近代的な建物にするというイメージな
んです。そうではなくて、今の建物にちよつ
と手を入れればよくなるし、住みやすくな
る。完全に否定しなくてもいいものになる
というのは、何か具体的な例がないとイメ
ジできないんです。

神崎●そのように意識を切り換えるには、や

はり外部からの視点が必要ですね。

西村●中の人は、かえってその価値を気づかないものですね。ですから、そのへんでわれわれの役割があるかなと思うんですよ。

神崎●そして、地元のキーパーソンになる人としてしっかりした信頼関係を結ぶ。

西村●ええ。熊川の場合は地元にも行政側にも何人かいらして、アドバイザーとしてわりとバランスよく意見を言えました。その意味では、出だしはぎくしゃくしましたが、ある程度動き出してからは、ほんとうに地元の力でレールに乗って走ってきたということですね。

伝統の分断

神崎●どうにも手こずって、結果的にうまくいかなかったというような例は。

西村●ありますね。あまり多くはありませんが。そういうとき何がいちばん問題かという、行政側の対応がまったくできていないことですね。住民だけではいろんな情報も入ってこないし、どっち向きに努力しているのかも分かりません。何らかのかたちでアドバイスしたり、活動がだんだん育って

くれば事務局的なことをやったりとか、行政には活動が育っていくのを見守る役割があると思います。それができないところは難しいですね。

最近は少なくなりましたが、かつては中央のカネをいかに地元にもってこられるかが優秀な政治家とされる風潮がありました。地元立派な道路を通すのが政治家の務めというような開発指向の首長だと、地域の文化とか歴史にもあまり興味がないんですね。そうしたところでは、おのずと行政の対応も期待できない。

神崎●それぞれがもっている文化の基盤が違いますから、ヨーロッパと日本を単純に比較してはいけません。たとえばドイツの南部へ行きますと、ライン下りの観光ルートを外れた、車で一時間も奥に入った小さな町でも、あれは何建築というんですかね、木が入っている……。

西村●ハーフティンバーですね。
神崎●そういう伝統的な建築様式が、町全体に残っていて、レストランにしてもチーズ工場にしても建物の生かし方が上手で、その町が完全に一つの小宇宙になっている。けっして他から孤立しているわけではなく、か

なり行き来もあるんだけれど、中世以来そのままま自立自給の村や町であるかのように見えます。あれは何が違うんでしょうか。日本の場合は、江戸時代ぐらいまでたどって雰囲気として再現できたといっても、人間の暮らしがそこで自立しているように見えませんが。

西村●ああ、そうですね。場所にもよりますが、昭和三〇年代ぐらいまでは、建物と土地の関係とか、コミュニティの関係とかは、それなりに持続性は保たれていたんじゃないかと思います。その後、非常に急速に変化したんですよ。戦後復興、高度成長というのがコントロールできないぐらいのスピードと密度で進んで、都市化が広がって人口も増えた。非常に規模が大きくなって急速な変化が、歴史的なものを否定するかたちで集中的に進んだんです。ヨーロッパの人口の増加とか、農村から都市への人間の移動とかのスケールとスピードと比べると、日本ははるかに大きいし、速いんです。

神崎●ええ。
西村●それは一つには、日本の戦後復興、経済の再生が、伝統的なものを完全に否定する仕組みの中で始まったということが大きい

だと思っています。日本は、明治維新にしてもそうですが、古いものは改善されるべきものであるという発想が進められてきた。だから、古いものに対して自信をもてなかったし、過去のものはよくなかった、という意識をもつようになったんじゃないでしょうか。

神崎●「たら・れば」を言っても仕方ないですが、日本は街中をトラックやバスが走り抜

ける。モーターゼーションの時代が到来したとき、大量物流のための道路は、町の外郭を通すというセンスが道路行政になかったのは残念です。それは、逆に言うと江戸時代の街道整備がうまくいき過ぎていたせいかもしれません。熊川にしても、会津の大内にしても……。

西村●ああ。道は広いですね。

神崎●ええ。だから、バスやトラックなどの近代交通を江戸時代の道路で通すことができた。それがあある意味で、仇となったんじゃないか。ヨーロッパで、街中に石畳の道や古い建物が残るといふ理由の一つは、それらを壊して街中の細い道を拡幅したりするより、外郭に新たな道を造ったほうが安上がりで早いということだったのかな、と思ったりします。

西村●なるほど。日本の場合、城下町の表筋などはきちんとしますが、一方で裏側はやはり狭いですね。その狭さが

人間が通るヒューマンスケールなんで、車のスケールとは違うわけです。そこが日本は全然対応できていない。もつと外側に大きな道路をつくって、そういう路地は別のもんとして残す、という発想にはならない。全部同じでなければならぬ、と。

神崎●すべて一律に(笑)。

西村●それが平等だ、というふうになったところがありませんね。だから、日本の道路幅は四メートルないといけない、ということになっていきます。ところが裏道のすべてが四メートルなければいけないかというと、そんなことはないですよ。だけど、一応ルールを決めたから、そっち向きに走ったんですね。制度そのものが伝統的な空間を否定するような、そういう仕組みでここまでできた、というところがあるような気がします。

神崎●運搬路にこだわって言うと、江戸時代の倉敷なんかは、運搬路は川なんです。そうすると川があるかぎり、そこへは自動車道路は通じにくい。今の倉敷の景観を考えると、メインストリートが川であったということの意味は大きいと思います。ただ、あの大原美術館のある一画だけが残っているんです。ちよつと特殊街区ではあるんですが。



西村幸夫 (にしむら・ゆきお) ●1952年、福岡市生まれ。東京大学大学院工学系研究科教授。工学博士。専攻は都市計画、市民主体のまちづくり論など。05年10月まで3年間、国際記念物遺跡会議(イコモス)の副会長を務めた。理事も含めると通算9年間イコモス本部の運営に携わり、審査した遺産件数は約400件に及ぶ。主な著書に『西村幸夫 風景論ノート』『西村幸夫 都市論ノート』(ともに鹿島出版会)、『都市保全計画』(東大出版会)、『町並みまちづくり物語』(古今書院)など。

