

タイトル	世俗離脱の景観と生活便宜の景観
著者	水野, 邦彦; MIZUNO, Kunihiko
引用	開発論集(100): 1-7
発行日	2017-09-29

## 世俗離脱の景観と生活便宜の景観

水野 邦彦\*

### I. 世俗的世界から隔絶した景観

静岡県榛原郡川根本町は、大井川および大井川鉄道に沿って、<sup>はいばら</sup>金谷から北方に伸びる地域である。鉄道は大井川を見下ろすように敷かれ、山と川とを中心とする自然のなかを列車は走る。大井川鉄道は1931年に<sup>かなや</sup>金谷～千頭間が開通し、1949年には電化しているが、今日でも観光者向けに蒸気機関車が新金谷～千頭間を1時間17分かけて運行している。

蒸気機関車に牽引されてゆく客車には、1953～54年製の車輛がそのまま用いられ、懐古的雰囲気醸し出している。機関車は戦前に北海道で走っていたものだという。蒸気機関車の速度はゆるやかで、茶畑を横に、大井川を下にみて、のんびり走る。始発の新金谷駅から終着の千頭駅までのあいだに14のトンネルがあるとところからも、大井川鉄道がいかに山間の地を走るかがわかる。

列車には観光者と思われる乗客で坐席がほぼ埋まり、しきりに車窓から写真を撮る姿がみられる。汽車に向かって手をふる住民も多く、町をあげて観光を後押ししている印象を受ける。休日はもちろん平日もあまり空席がないほどに、蒸気機関車の旅は人気を博しているようである。

はるか下方に見える大井川の水は澄んでお

り、都会から訪れた者には大きな感銘をあたえることであろう。<sup>しおごう</sup>塩郷ダムの水は見事なほど青く、塩郷の長い吊り橋も魅力的な観光資源といえる。

蒸気機関車終点の千頭駅からはさらに、急勾配を登る稀少なアプト式鉄道が出ており、これを目当てに千頭まで来る観光者も多いようである。千頭駅前には数件の飲食店や土産物店があり、また「奥大井<sup>おとぎ</sup>音戯の里」が宣伝されており、休日は観光者でにぎわうが、平日はさすがに閑散としている。

千頭駅からは<sup>すまたきょう</sup>寸又峡温泉に向かうバスが出ている。このバスは、行き交いがままならない狭い箇所を何度かへて、細い峠道を40分かけて走る。切り立った崖が上方に伸び、川の青い水がはるか下方に映り、まさしく峡谷をバスはゆっくり走る。

ちなみに寸又峡温泉は、湯山温泉の45度の源泉から成り立っていると説明されている。湯は温泉として上質で、なかなか得がたい充足感をあたえるものである。この温泉については、川根本町に入る前に近隣の市で「あそこはよいですよ」という話を聞いた。寸又峡温泉が相当の時間をかけて訪れるに値する温泉であることを観光者は実感するであろう。

寸又峡温泉はバスが走る道のどんづまりに位置するが、三面を急勾配の山に囲まれ、ま

\* (みずの くにひこ) 北海学園大学開発研究所研究員, 北海学園大学経済学部教授

さに寸又“峡”である。温泉街にはY商店(酒店)をはじめ数件の商店と土産物店, それに簡易郵便局があるほかは, コンビニエンスストアもない。雑踏のにぎわいに慣れている観光者にとって寸又峡温泉は, 世俗的世界から隔絶した空間のように感じられるであろう。

世俗的世界からの隔絶を感じさせる寸又峡温泉で観光者は, みずからの現実から切り離された姿, 身辺に平素あたりまえのように配置されているものごとを手放したみずからの姿に, なかば無意識のうちに思いいたるであろう。つねに手許にある物品, つねに連絡をとりあう知人, かかえている仕事, 読みかけの本, 所蔵しているレコード, さらに半生の履歴, 半生の財産, 半生のしがらみを, みな手放したみずからのありかたすら想像される。これはいわば, 人がそれなりに築いてきたみずからの社会的基盤をいったん取り去り, なにもものを身につけない人間のありかたに思いを馳せることである。ここで取り去られうるものには, 経歴や地位や虚飾, 後悔や汚点や慚愧, 好ましい記憶や忌まわしい記憶がふくまれる。これらを取り去るという意識のなかでの営みは〈執著〉を離れよという初期仏教の教えをも連想させるであろう<sup>1)</sup>。そして, 初期仏教の教えとは異なり, むしろ西洋思想の問題意識に近いともいえる, けっしてありえない非現実的なみずからの姿, みずからの〈本来の姿〉, 架空ともいえる「人間本来の姿」が思い浮かべられることもあるだろう。

人間本来の姿, 人間の本質は, じっさいに

1) 『スッタニパータ』『ダンマパダ』『ウダーナヴァルガ』をみよ。

は世のなかのどこにも存在しないけれども, 人間のありかたを方向づける統制的原理<sup>2)</sup>である。日々の暮らしのなかで「人間の本質」など忘却の淵に追いやられるのが常であろうが, 人々がみずからの来し方行く末を顧み, みずからの〈本来の姿〉を省察するならば, そのような抽象的な理念にどこかしら近づくであろう。ここにはある種の浄化=カタルシス<sup>3)</sup>がみられるともいえる。

寸又峡のいったいなにが, いわば対象が意識を奪うという浄化的反省<sup>4)</sup>を観光者に促し, みずからの存在そのもの, みずからの〈本来の姿〉に目を向けさせたかといえば, その“世俗的世界から隔絶した空間”としての景観であろう。寸又峡の景観が観光者の日常的・世俗的感覚をさえぎり, 非日常的・脱世俗的感覚をあたえたのである。「目新しいものを眼のあたりにして観光者は自分の感情の表出に駆られうる」<sup>5)</sup>と段義孚がいうとおり, 目新しいものを眼のあたりにすると観光者は心のなかにとどめおくことのできないほどみずからを揺さぶる感情におそわれるが, それはみずからの存在の根柢をゆるがす経験となりうる。ここからふたつのことが引き出せる。

ひとつは, 日常に埋没したみずからのありかたが, なんらかのきっかけによって, たいていは偶然に, 揺さぶられることである。み

2) Vgl. Immanuel Kant, Kritik der reinen Vernunft, 2. Aufl., *Kant's gesammelte Schriften*, Bd. III, Berlin, 1904, S.412, usw.

3) vid. Arisoteles, *Poetica*, 1449b.

4) Voir Jean-Paul Sartre, *Esquisse d'une théorie des émotions*, Paris, 1965, p.55.

5) Yi-Fu Tuan, *Topophilia — A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*, New York, Morningside Edition, 1990, p. 63.

みずからのありかたを揺さぶられた人は、みずからの存在の根拠がゆらぐ経験に直面する。そのとき人は多かれ少なかれ、みずからの〈本来〉のありかた、人間の本質に目を向ける。

いまひとつは、この揺さぶりの経験が、景観によって引き起こされることである。「ある特定の背景が……習慣化した経験に不意の断絶をあたえるほどに深く私たちの意識に入りこむ」<sup>6)</sup> ことに注目するレルフは、また場所を「経験する experience」<sup>7)</sup> 意義を論ずるが、訪れた場所の景観を前にしてみずからの意識に〈不意の断絶〉を覚える観光者は、みずからの意識にかけがえのない経験を得るといえる。このかけがえのない経験、みずからの存在そのものをゆさぶる実存的経験が、景観によってあたえられるのである。

このように〈不意の断絶〉という実存的経験をあたえる景観とは、日常的で常識的な感覚がそこでは通用しないことを観光者に思い知らせ、観光者の惰性的な世界観をつきくずすものである。それは、あらゆる比較を絶したむきだしの大なるものを前にしたときの崇高という感情<sup>8)</sup>とも似ている。観光者はこのような景観をたんに外部の客観的知覚対象として受けとめているのではなく、みずからの生の根幹にかかわる姿として受けとめているのであろう。すなわち、人々が生をいとなむ場として、ひいてはみずからが生をいとなむことがありうる場として、その景観を受けとめているのであろう。いいかえれば観光者は、

景観を自然的物質の形態とみなすのみならず、みずからが居住することを想像しつつ、そこに住まう人間の生を読み取っているのである。景観とはまぎれもなく人間の生が組みこまれた場、すくなくとも人間の生と関連づけて受けとめられる場なのである。

三面を急勾配の山に囲まれて隔絶した空間である寸又峡温泉で観光者は、もっぱらみずからの目に映る姿しかとらえられず、生活感を察知することが容易でない。すなわち、寸又峡の居住者にとって寸又峡がどのような存在なのか、居住者はみずからの居住地をどのようにみているのかが、観光者には想像しがたい。このことも、寸又峡を観光者の日常的常識的世界観から切り離す要因となり、観光者みずからの生に抜き差しならない問いをつきつけることになる。くりかえしていえば、なんらかの景観が観光者の生の根柢を揺さぶるといことは、観光者がみずからの世界観や人生観を揺るがすような人間の生を景観によってつきつけられることを意味する。

みずからの世界観をつきくずされ、いわば茫然自失の状態に陥った観光者は、さきのカタルシスをへたのち、みずからの存在を立て直さなければならない。ここで思い起こされるのが、風土が「人間の自己了解の型」であり「主体的な人間存在が己れを客体化する契機」であることを論じた和辻哲郎の叙述である<sup>9)</sup>。ここでいわれる風土は、本稿の景観とかなりの部分で重なるものと思われるが、この風土はさらに掘り下げられ、立ち入って論じ

6) Edward Relph, *Place and Placelessness*, London, 2008, p.123.

7) Edward Relph, *Place and Placelessness*, p.49.

8) Kant, *Kritik der Urteilskraft*, *Kant's gesammelte Schriften*, Bd. V, Berlin, 1908, S.248.

9) 和辻哲郎「風土」『和辻哲郎全集』第8巻、岩波書店、1962年、第1章、同「人間の学としての倫理学」同全集第9巻、1962年、27頁をみよ。

られうる。「人間存在を、観念・思想や心理など意識の内面からではなく、行為ないし外に現れた姿・形からとらえる視点を開く。つまり、人間と自然の関わりを軸とした人々の振る舞い・生業・技術・制度・風習や産物など、ものや身体次元に現れる風土の中の生活・行動様式が、地域の人間の何であるかなのである。この意味で地域の人間にとって風土を知ることは、自己確認となることを意味する」<sup>10)</sup>という風土の把握は、景観の把握においても重く受けとめられるべきである<sup>11)</sup>。

人間と場との関係は、たんなる偶然としてすまずことはできず、〈生身の関わり〉<sup>12)</sup>にほかならない。場は、たんなる観念においてでなく、現実的で社会的な生、唯物論のいう物質的な生において、抜き差しならないところで人間とかかわる。この場の感覚的な姿が景観であり、景観によって場は感覚的に人間に差し出される。人間は景観として場をとらえ、景観をつうじて場をとらえる。人間が景観にふれてなにかしらの〈不意の断絶〉という実存的経験を得るとすれば、それは景観をつうじて場を経験しているのである。このことは、さきのレルフが場所を「経験する」ことを論ずると軌を一にするであろう。

この、景観として場をとらえ景観をつうじて場をとらえるところ、場の感覚的な姿が景

観であるところに、景観固有の特質があらわれている。

なお附言すれば、寸又峡温泉一帯は近年「南アルプス ユネスコエコパーク」と銘打たれ、「古民家お茶カフェ」をはじめ、全国各地でしばしば目にするような、しゃれた店ができている。この傾向は、寸又峡温泉固有の持ち味と関係なく構想された均質的な街づくりを指向しているようにみえる。1968年の出来事の痕跡はほぼ消え去るであろう。

## II. 生活の必要にそくした景観

中央本線を降りて大月駅前に出ると、前方にも後方にも山が間近に迫っていることに圧倒される。たとえば日本アルプスに沿うように存在する長野県のいくつかの町でも、高く聳える山々が目に映り、それらが町の景観の一部をなしているが、ただしそれらの山々は遠方にみえる。これにくらべ大月からみえるのは高い山ではないし、山々が連なっているわけでもないが、なにしろ降り立った駅前広場の正面に菊花山、背面に印象的な姿の岩殿山がみえ、圧迫感すら覚える向きもあるだろう。こうして大月の町は山によって前後の幅が制限されており、その制約のなかで町がつくられているといえる。

大月の町は、大月駅を起点にして前方に敷かれた短い道と、左右に敷かれた長い道とにそって組み立てられている。したがって町は、駅からみて横に長く広がっている。観光者向けの飲食店や土産物店があるのは駅前にほぼ限られ、その他の地区はもっぱら住民のための店舗や住宅で占められており、道行く人も多くはない。

10) 亀山純生「風土保全の現代的意義」小宮山章監修『森の国の風土論』地域自然科学研究所, 2010年, 25頁。

11) 本稿でいう景観が風土とほぼ同じ意味であろうことは、かつて私がある学会報告のなかで景観という言葉を用いた直後の休憩時間に亀山純生教授が、あなたの景観はぼくの言葉でいえば風土だ、と語ってくださったときに気づかされた。

12) 亀山純生「風土保全の現代的意義」27頁。

町を左右に横切るのが国道 20 号線であり、常時ここでは車が行き交うが、さほど道幅が広くなく、歩行者にとっては若干の危険がともなうようにもみえる。国道の近くに位置する大月短期大学の学生は徒歩であれ自転車であれたいい国道をとおって通学するようである。大月短期大学をふくめ駅からみて国道の向こう側は住宅地といってよい一帯であり、観光者が足を踏み入れることはほぼ考えられない。国道に面した大月唯一の書店は、短期大学ないし高等学校の教科書の販売をもっぱらとするらしく、住民一般の期待をみたしているようにはみえない。

町はちぢんまりした規模で、15 分か 20 分ほど歩けば町の中心部を左右に歩き切ることができる。道はおおむね生活道路で、上記のとおり車の通行量も人の行き交いも多くない。ところが国道 20 号線は別である。国道 20 号線は東京から信州までつづく中山道由来の街道で、自動車移動の大動脈である。この国道では車が主役で、人は脇役に追いやられ、主役の顔色をうかがいながら通らざるをえない。それゆえ国道附近では住民が委縮しつつ過ごすことを余儀なくされるであろう。前方にも後方にも山が迫っていることに圧倒されるという、大月駅に降り立ったときの感慨は、この国道によって大いに薄められ損なわれて、大月の印象が平板化される可能性が大きい。

大月は居住者の生活のなかで形成され整備されたというべき町であり、そこで観光者の存在はよきにつけ悪しきにつけほとんど意識されていない。大月が元来いわゆる観光資源に富んだ町であるとはいいがたいのかもしれないが、いきおい町のつくりは居住者の立場

で組み立てられることになる。国道が町の中央部を通り抜けていることも、このことの背景をなすであろうし、そもそも居住者の生活は国道の存在を前提しているという把握もありうる。この意味で国道が大月の町を支える不可欠の要素であるとしたら、大月の景観に思いを馳せるさいにも国道を組みこんで構想される必要があるだろう。

ただし、景観にかんして過去に「農民生活について、手にまめのできていない人々によって書かれた、たいいはいは感傷的な、おびただしい数の文学」<sup>13)</sup>が書かれてきたという教訓、「案内書で強調されているモニュメントの陰に、地元の人々の生活が隠されている」<sup>14)</sup>という留意点を、忘れてはならない。ある景観を観光者が「見物する look upon」のにたいして、居住者は「経験する experience」<sup>15)</sup>。ある地に一時的に立ち寄る観光者がその地を「見物する」のに比べ、みずからの身体の一部のようにその地にふれている居住者がその地を「経験する」事柄がより重んじられるのは自然のことといえるだろうが、それは、景観、ひいてはある地について、その「深い経験は居住をとおしてしか成り立たないだろう」<sup>16)</sup>からである。たとえば、ある地の景観が快適を惹き起こす場合にも、それによる観光者の快適は一時的であり、居住者の快適は半永続的といえる。

人の生活空間は、自然環境・社会環境・文化環境により形成される総体的生活空間とよ

13) Yi-Fu Tuan, *Topophilia*, p.98.

14) Edward Relph, *Place and Placelessness*, p.85.

15) Edward Relph, *Place and Placelessness*, p.49.

16) 市川達人「環境，所有，風土」尾関周二編『環境哲学の探求』大月書店，1996年，150頁。

びうるが、この総体的生活空間が心地よいか否か、快適か否かを、人はたえずもとめてきたであろう。この心地よさ、快適性は、アメニティ (amenity) ともよばれうるが、それは都市空間整備や住宅改善のごとき社会環境に主眼が置かれるのみならず、自然環境をも視野におさめている。すなわち人は、街のつくりや住居を快適にしようとするほかに、自然をも快適にし、自然にもアメニティをもとめようとする。ただし、このさいの自然とは、人間が「対象的世界の加工」もしくは「再生産」をおこなって作りだした自然、「人間の作品」としての自然、すなわち〈人間化された自然〉である<sup>17)</sup>。どれほど私たちが手つかずの自然を憧憬するとしても、人間と調和しえない「荒々しい自然」「本源的な自然」のなかで私たちが生きられるはずはないし、そもそも自然とは人間が作りだした「文化的概念」なのである<sup>18)</sup>。好むと好まざるにかかわらず、人は〈文明〉のなかでしか生きられない。人が欲する「自然」とは、みずからの暮らしに潤いをあたえてくれる箱庭の自然、飼いなされた自然、みずからの欲求にこたえるべく加工された自然にすぎない。〈人間化された自然〉という言葉は、このことを示している。自然保護が喧伝されるさいも、その保護されるべき自然とは「人間にとって好ましい自然」にほかならない<sup>19)</sup>。これらとおなじように、居住の心地よさをなす一要素としての自然も

「人間にとって好ましい自然」であるというべきである。

自然を大切にしている素振りをみせつつ、そのじつ「人間にとって好ましい自然」を都合のよいように取りこんでいるにすぎない人々を嗤うかのように、居住者のなまの欲求を露骨に呈示してみせた坂口安吾のつぎの一節が有する批判力はいまなお一顧に値するだろう。

小学生の頃、万代橋という信濃川の河口にかかっている木橋がとりこわされて、川幅を半分に埋めたて鉄橋にするというので、長い期間、悲しい思いをしたことがあった。日本一の木橋がなくなり、川幅が狭くなって、自分の誇りがなくなることが、身を切られる切なさであったのだ。その不思議な悲しみ方が今では夢のような思い出だ。このような悲しみ方は、成人するにつれ、又、そのものとの交渉が成人につれて深まりながら、却って薄れる一方であった。そうして、今では、木橋が鉄橋に代り、川幅の狭められたことが、悲しくないばかりか、極めて当然だと考える。然し、このような変化は、僕のみではないだろう。多くの日本人は、故郷の古い姿が破壊されて、欧米風な建物が出現するたびに、悲しみよりも、むしろ喜びを感じる。新しい交通機関も必要だし、エレベーターも必要だ。伝統の美だの日本本来の姿などというものよりも、より便利な生活が必要なのである。京都の寺や奈良の仏像が全滅しても困らないが、電車が動かなくては困るのだ。我々に大切なのは「生活の必要」だけで、

17) Karl Marx, *Marx-Engels Werke*, Ergänzungsband I, Berlin, 1968, S.517, 541.

18) 市川達人「大地への着陸をめざすエコロジー」佐藤和夫ほか編『「近代」を問いなおす』大月書店、1994年、245-247頁。

19) 亀山純生『環境倫理と風土』大月書店、2005年、121頁。

古代文化が全滅しても、生活は亡びず、生活自体が亡びない限り、我々の独自性は健康なのである。なぜなら、我々自体の必要と、必要に応じた欲求を失わないからである<sup>20)</sup>。

この批評は、きれいごとで取り繕う世の人々にたいする痛烈な批判となりうるが、景観のありかたを考察するさいにも受けとめなければならない論点であろう。「観光者 visitor と土地の人 native とが環境のまったく異なる側面に目を向ける」<sup>21)</sup>ことは、つねに念頭に置くべき視点であり、日々の暮らしに汲々として背に腹を代えられずにいる居住者の立場を重んじなければならないことを思えば、乗り越えがたい困難がそこにふくまれることが多いであろうが、それでも景観について、つぎのことはいえるのではないか。

人の生活空間は自然環境・社会環境・文化環境により形成される総体的生活空間とよび

うるもので、そこでいわれる自然とは人間の手によって加工され〈人間化された自然〉であり、そして、これらが視覚的直観的にあらわれたのが景観である。したがって景観は、その地に暮らす人々が長い年月をかけて作りだしてきた産物であり、世のなかにたいする人々のかかわりかた、人と人のかかわりかた、さらには世界観や人生観がそこに刻みこまれているであろう。そのような景観を築きあげてきた「居住者の暮らしと価値に共感するには固有のこころみをもとめられる」<sup>22)</sup>。景観が「ある特定の見地からする眺め」<sup>23)</sup>であるとすれば、通りすがりの観光者の見地でなく「ある特定の見地」つまりその地に住まう居住者の見地に立って、その地を眺めてみるべきであろう。

この意味で景観は、如上のとおり、風土へと流れこむ概念である。景観を風土の概念と重ねあわせて奥行きをひろげてゆくことが今後の課題になりうるだろう。

20) 坂口安吾「日本文化私観」『現代日本文学体系 77』筑摩書房、1969年、363頁。

21) Yi-Fu Tuan, *Topophilia*, p.63.

22) Yi-Fu Tuan, *Topophilia*, p.64.

23) Yi-Fu Tuan, *Topophilia*, p.133.