

都市内高速道路の 景観形成に関する文化史的考察

伊達美徳

1. 都市高速道路の景観的課題

都市内高速道路の持つ最も特徴的なことは、その沿道との関連性が全く無いか、あるいはあってもきわめて薄く、むしろマイナスの意味での関連する場合のほつが量的には遙かに多いという点である。

マクロなレベルではある地域への経済効果を大きく果たしているにもかかわらず、ミクロなレベルではその地域不経済が大きく前面に出てくるという宿命は、空港新幹線、あるいは汚水処理場と似て、いわゆる都市の迷惑施設に分類される不幸を背負っている。

私は都市再開発あるいはまちづくりのプランナーとして、首都高速道路公団のいくつかの計画に関してきだが、一般の都市再開発と首都高速道路関連の再開発の決定的な違いは、そこに設ける公共施設が地域整備に直接に経済効果をもたらすことにならないものを含むため、都市再開発は地元の生活を向上するためという基本原則に抵触せざるをえないという問題である。

一方、都市内高速道路の景観に関する調査研究は進んでおり、近年は実に優美な形態の高架道路が現れるようになり、まちづくりに関わるものとしては嬉しいものである。しかし、都市内高速道路のもつ地域不経済という根本的な点はこれとは無関係に成立しており、その優美さは地域の生活空間の持つ秩序と余りにもかかはなれた高度の秩序を表現して、そのギャップはかえって地域空間から反発さえもおきかねないのではないか。

景観という概念が、高速道路の構造物の形態デザインのこととして、眺められる「物」としてとらえているかぎりでは、地域での摩擦の基本的な解決とは無関係であろう。それは塵芥処理場をどんなに優美につくっても塵芥を処理する機能はなくなるわけでないと同様で、美しい形態の高架道は騒音・排ガスをなくすものにはならない。

景観の概念は単一ではないが、ランドスケープという言葉が表面的にとらわれて、目に見える眺めとしてのみとらえられる傾向がある。しかし、景観とは勝れた生態的・社会的現象の産物であり、地域の総体のあらわれとしてとらえるべきである。

ドイツ語のフンドシャフトはこの様な広い意味を持つているが、日本では井手久登博士が「景域」と訳をあてている。これは、景観とは地域的な広がりがあり、

そこに内包される具体的事象の認識があり、それらが時間的に変化し、しかも個々の具体的事物相互間および地域相互間には機能的な力が働くという関係をとらえて、事物 空間 時間のシステムと見る立場である。地域社会は異物も取り込みつつ、歴史的な時間の中で成長していき、景観はその生態的な動態においてこそ意義を持つている。高速道路という異物が今後どの様に地域の中に消化され、地域景観として生態になつていくのか、あるいはいつまでも異物として遂に除去されるものになるか、覚悟がいるのではないか。

サンフランシスコの一部では、景観上の視点から高速道路の取壊しも論じられているといふ。近年はアメリカにウォーターフロント計画が盛んになりつつある。それは港湾の流通形態の変化によって、かつての商業流通港湾が見捨てられて廃墟になり都市問題を生んでいることにはたいしての都市的解決策として、水際空間を商業と娯楽の空間に改変し、人々をひきつける魅力ある空間にしよつとするものである。このとき多くの都市で起ったことは港湾流通の動脈として設けられていた高架道路の景観的な問題であるといふ。

ひとつとを水際に柔しくアクセスさせるのに、街と港の間の高架道路が遮蔽物となっているのである。シアトル、サンフランシスコ、ボストン、ニューヨーク、トロント等いずれの都市もこの悩みをもっている。勿論、高架であるから動線を遮るものではないが、景観的な連続性を断たれるため、心理的にアクセスを拒む形になるのである。

私の経験でも、ニューヨークのサウスストリートシィポートでは、フルトンマーケットからリアムス街へ出るには高架道をくぐるのだが、若干の抵抗感を覚える。ボストンでも、ファニエルボールから水族館までは距離だけでなく、高架道の下のとらえどこの無い空間を越えるのが別の空間に至る感をまぬがれない。

ボルチモアでは、かなり広い道路がハーバープレイスとの間にあるのだが、特に抵抗感はなかったように、この成功の要因は高速道路がハーバーサイドになかったことがあると見てもよいであろう。

これ等の高架道路は当初は港湾流通になければならぬ機能であったので、あとから機能が変わったときの条件で邪魔者扱いされるのは、高速道路にとつては迷惑かもしれないが、地域の秩序と高架道との関係を教えてくれる格好の教材となるものである。

このように考えてくるとき、高速道路の景観計画のよって立つべき所を、もつと文化の視点にシフトするべきであるということから、都市内高速道路に類似する現象を過去にさぐることに、私は興味をおぼえたのである。

その前に、都市内高速道路を現象としてとらえる場合の定義をしておかなければならない。まず、都市の生活空間との関係が稀薄な別の秩序が働く空間であることである。これは生活体系の地上の秩序が別の流通体系の秩序に出会うということとなる。二つの別の秩序が出会う空間が構成されることになる。ここにある種の境界領域を発生せしめることとなる。

第2に長さを持つ空間であることである。一定の秩序がある空間で取囲まれた中に別個の秩序空間を構成することは、皇居とか社寺境内等多く見られるが、都市内高速道路は川のように広さよりも長さを持って秩序を切るということが特色である。

政治的秩序が働いたため沿道の利用を制限した道として、平安京の朱雀大路としてこれになぞらえた鎌倉の若宮大路をあげよう。都の中心軸を構成するシンボル道路であるが故に道が道として独立空間である必要があった。この道はそのためにまっすぐに都市を分割するのであった。そしてその空間は時代の流れに変遷し、特に若宮大路は今その修景計画が始まるようになっており、現代に生きる歴史の逼りかたがとわれている面白い段階を迎えている。

また日光杉並木も政治的秩序の働いた例である。これは都市内ではないが東照宮という高い秩序にいたる選はこれまた高い秩序の空間であり、周辺の農業空間とは大きなギャップを持ち、この種な空間での連絡緑化の持つ特殊な意味を考えてみたい。

この条件に対応する歴史的空間をとりあげるとすれば、近代では鉄道である。鉄道が敷設されるとき、その町の対応がどうであったかが、今日の都市形成に大きな影響を及ぼしていることは周知のことであり、誰かこの研究者があれば是非とも教授願いたい都市形成史であろう。特に鉄道の都心での高架下利用は、都市内高速道路の景観形成の先駆者たる歴史を刻んでいるといえよう。

また、都市内の川がこれにあたるであろう。川は古来より自然の秩序で流れておりこれを都市の生活の秩序に組入れるべく人々は苦勞を重ねてきた人間の歴史がある。ふたつの秩序の出会いはいくつもの都市のドラマを生んでいる。

2. 歴史上の「高速道路」の緑の意味

日本の歴史上の高速道路などというものが存在しないのいつまでもないが、ここでの意味は沿道と無縁の形、機能として作られた道路があればこれを高速道路

のアナロジーとしてみようというわけである。

かつて日本の政治構造の中核を貫くシンボル道路としてつくられたいくつかの道があった。いまのシンボル道路といわれる道が都市のコミュニティのシンボルとなる空間としてとらえられる様に、封建都市あるいは古代都城の支配権力に対応するシンボルとなる道があった。

古代は平安京の朱雀大路、中世は鎌倉の若宮大路、近世では日光杉並木、近代では明治神宮の表参道をそれぞれ代表としてあげる。これらに特徴的なことは、いずれも道の側から沿道の利用を拒否または制限していることである。あるいは、無関係な成立条件にあることである。

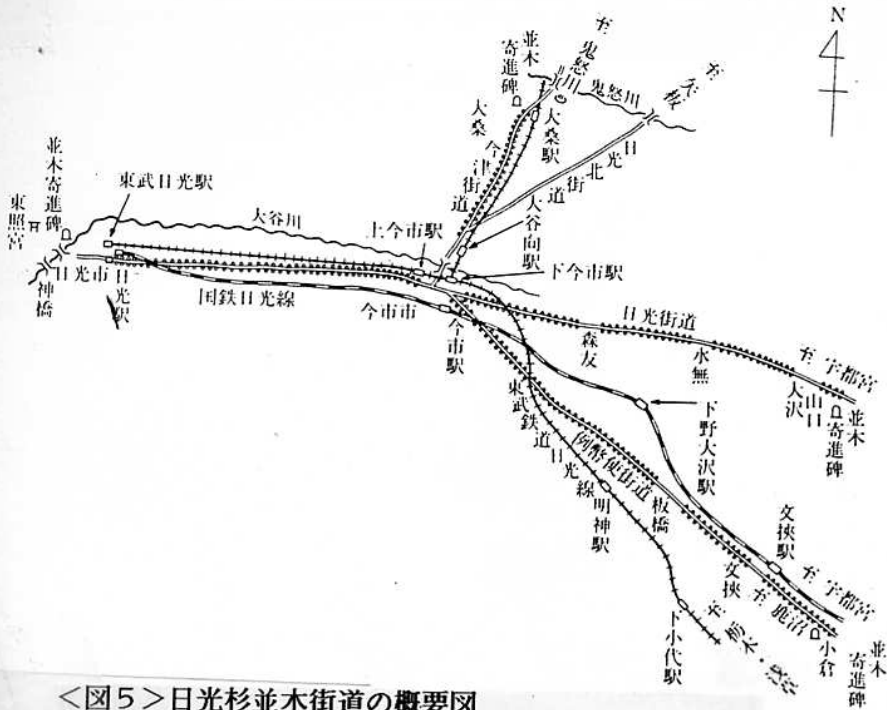
朱雀大路は京の都の中心軸であり、右京は唐の長安左京は洛陽にそれぞれ擬せられるように、この道は京を分割する空間であった。この道に向かつては特別の高官の屋敷だけが門を構えることを許されていた。後の若宮大路には幕府だけが門を構えていたのと同様であった。ただし面白いことに、若宮大路ではもう一か所だけ遊び女のいる宿が門を開けていたこと。

右京の衰退が早くからおこって、朱雀大路そのものが京の西の境界帯になってしまふ。今昔物語やそこから選材をとった芥川龍之介の小説「羅生門」にあるように、荒れはてた大路の南端の羅生門に鬼が棲みついたり、死体の捨て場になって、道の機能は失われてしまったのであった。現代ではただの町中の道路になってしまった。

若宮大路は中世の支配者、源頼朝が自ら采配をふるって築造したと、幕府の正史である「吾妻鏡」に記されている。中世の政治中心都市鎌倉のシンボル道路である。朱雀大路の幅84メートルには及ばないが、40乃至60メートルといわれる幅員は、狭い鎌倉の中では異様なスケールといえよう。北に八幡宮、南に由比が浜の相模湾、この間約1.8キロメートルをまっすぐに駆抜けて、頼朝の眼は天下に号令すべく京の都へ、その象徴たる朱雀大路に連なる道であった。そのためには、いやがうえにもシンボル性は強調されなければならない。京の都の秩序の空間は、鎌倉の狭い街の空間秩序から隔離されなければならない。アウトスケール、直進性、中心性、両端のシンボル、鳥居、段葛、沿道利用制限等、いずれをとってもその象徴性を高める仕掛けであり、街から別格の秩序があらえられている。

ところで、この道の両側に昭和初期までは松並木が道を覆うばかりの密度で植えられていた。この松並木が鎌倉時代からのものかどうかは分らないが、江戸時代にはあったとみられる。その並木は大路を明確に沿道から分離していたといえよう。

中世の鎌倉は政治中心都市としてかなりの過密都市であり、幕府の禁令に道に店や家を張り出すな、道で



〈図5〉日光杉並木街道の概要図
(歴史がつくった景観・浅香勝輔他著より引用)

相撲等をして遊ぶな、道にごみや死体を捨てるななどという内容のものがたびたび見られるように、道は盛んなる都市の活力の空間であった。だが、若宮大路の両サイドは土手状に盛り上がり、ここに入るための道路も限定されていた。

もし杉並木が当時もあつたとすれば、ここは都市の生活空間から切り離され、杉並木はその分離のための塀にかわるものであつたにちがいない。
緑の意味は決して想いとが、潤いというものでなくこの道に象徴性を与えるための演出装置であり、権力の景観を形成するものであつた。沿道にとっては多分邪魔な代物であつたろう。

同様な道として、近世の徳川政権のシンボル空間となつた日光東照宮への杉並木の街道がある。日光太郎杉と呼ばれる一時切倒されようとした事件で有名な巨木から東にむけて始まる街道は、亭々として杉並木の壘閉空間をトンネル状に形成して、近年のモータリゼーションのなかで保存の困難さをもちながらも、その景観は見事なものである。

江戸の幕府から御成り道の日光街道、京の朝廷からの例幣使街道という近世の2大権力の支配中心と、その世界の創始者である徳川家康の日光廟とを結ぶ道は、何故に杉の並木であつたのだろうか。

杉並木の外に広がる田園風景と確然たる別個の空間を持つことが、権力支配の空間を結ぶべき象徴として必要であつたことは想像に難くないであろう。杉はその幹の直くなること、常緑の密閉性で象徴空間を形成

するには、まことに格好の材料である。空中からこの道をもてそのまわりの田園の解放空間とは、明らかに異質である。まわりの田園にとっては日陰や枝落ちで迷惑な代物であるに違いない。

ここにも緑の意味は、緑によせる現代人の心情とは全く異なつた次元がある。それは高速道路や鉄道と同様に、その空間と機能を保全する柵に他ならない。

ところで、この街道の並木の管理は、5街道は幕府の直轄であり、脇街道は各藩で行つていた。そして街道並木の南外備には、街道偏に応じた幅員のきまつた免租地があつたという。その幅は例えば幅6間の5街道の場合は、並木から20間の幅であつた。これは一種の迷惑料ともいつのであつたが、高速道路の環境施設帯の幅、路肩から20メートルと比較してはいかがであらうか。

道路の緑化が街に潤いをもたらすとして、このところのまちづくりのメニューに必ず登場する。そして都市内の高架道路にも同様に緑化推進策があり、高架下の日光は当たらず雨も降らない所に、何やら日本庭園らしき植込みやら水流が作られていることもある。基本的にこれ等の緑化の対応するところは、沿道環境の保全、向上のためとされているが、昔から有名な並木道の並木の意図されているところは、現代それとは大きく違つたものがあつたと思えるのである。

このほか、いくつかの歴史的に有名な並木の道がある。日本では東海道の杉並木、箱根の杉並木、明治神宮外苑の表参道のけやき並木等があり、外国でパリのシャンゼリゼ、ベルリンのウンターデーンリンデン、ロンドンのザモール等があげられる。

明治神宮の表参道は、幅員36メートル、長さ約1.1キロメートルの一直線で、美しいけやきの並木が覆つた道である。この道は明治神宮が大正9年(1920)に完成するのにあわせてつくられた。明治中央政府の権力のシンボル道路である。その形と築造の動機は、中世鎌倉の若宮大路と大きな違いはないし、祿のなせる意味も同様である。

そこが今、何やら怪しげな若者の奇妙な踊りの河原になり、そして竹下通りのような市(いち)を従えるのを見ると、沿道からの無線の道はやはり境、公界の空間としてアジール性を持っていると知れるのである。

では、大阪御堂筋の公孫樹並木はどうか。幅員44メートルの見事なイチヨウの御堂筋は、商都大阪のシンボル道路であることは間違いないが、その由来、できあがりの仕掛けが今まで述べた道とは大いに

異なる。

昭和12年(1937)当時の市長の関一は、沿道地域から工事賦課金をとって作るという、まさに大阪らしい実業の世界に逆を最初から取込む作り方である。こうすれば道は沿道の市民と共に育てられることになり、沿道無縁とは正反対であり、事実その後、名実も形質も共に大阪のシンボルになりえた現代の道となった。

横浜の関内居留地に造成した明治期のシンボル通りである日本大通りの西側の植栽帯は、歩道と車道の間でなく、歩道と沿道敷地の間に設けられている。これはどうも、もともと日本人は、街路樹は沿道空間と道との区分のためのものと考えていたからだろう、と思わせるのである。

3. 都市の川と橋の無縁性

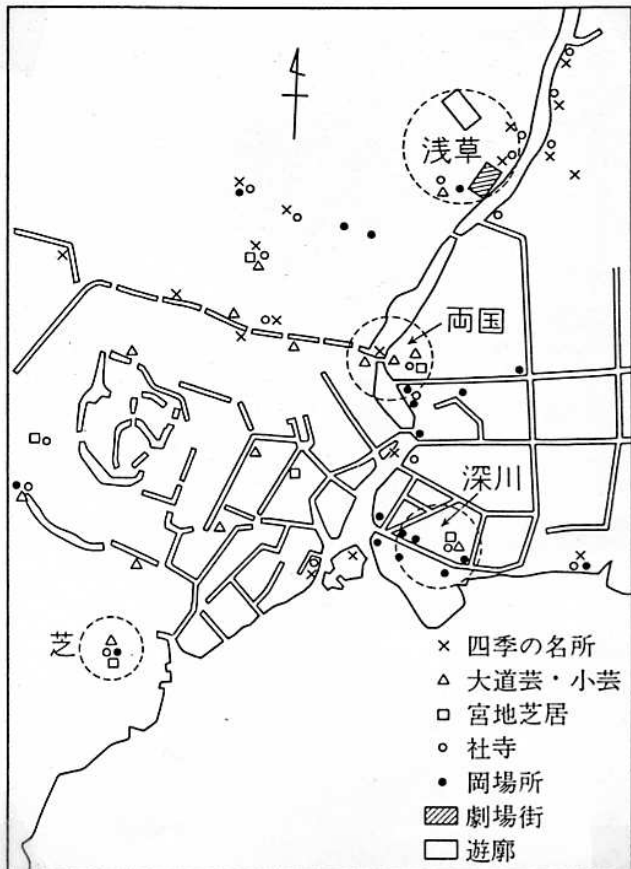
(1) 川

都市の川として典型的に上げられるものは、京都の賀茂川、東京の隅田川、金沢の犀川大阪の一連の堀川、福岡の那珂川等がある。この中で大阪の堀川は都市の構造そのものとして作られた空間であるからこの場合は別として、賀茂川と隅田川をとりあげよう。

賀茂川は、平安京の東の青龍として川道を直している。当初は今日のように都心に位置せず京の東の外れであったことは、この川の右岸の繁華街が京極といふことに表されている。右京の衰微によって左京の進展が賀茂川を街の中心を流れさせることになった。ちなみに右京は唐の長安、左京は洛陽にそれぞれ擬せられていたが、左京のみが残り上洛という言葉が使われる様になったといふ。

では賀茂川沿岸部が住みよかつたからかといえばそこは権勢を誇った後白川法皇さえも自由にならないと嘆いたほど有名な氾濫する川であり、自然の秩序の支配する住みにくい空間であった。ここは境界領域であり、無縁の地として河原者が住み付くところであった。河原者とは乞食、聖坊主、放浪者等の無縁のものが居る所であり、彼等は生きるために苦を見せつけていくばかりの稼ぎをするのであったが、これが芸能に発達して歌舞伎などの舞台芸術の世界に続くのである。あるいは商品を交換する市場がたつた。

これらの空間を占めるものは、すべて定着性のない一過性という性格をもっていることに注意する必要がある。



<図6>江戸後期の遊興空間の分布図 (東京の空間人類学・陣内秀信著より引用)

ある。無主の空間は川のように氾濫で常ならぬ空間であり、定着性を拒否する。だが、中世から近世にかけての治水技術は、常ならぬ空間を定着空間にかえるのである。

このように、二つの秩序の出会い空間は無主の空間として境界領域をつみだし、境界領域にはどちらの秩序からも疎外された者がふきたまる。そしてそこに新しい秩序を生み出すのであった。例えば、芸能、市場等である。

隅田川も賀茂川に似て江戸の東を限る自然であった。そしてこの沿岸部もやはり支配の秩序でもなく生活の秩序にも属さない空間が構成されるのである。吉原遊郭、西本願寺等の遊びと信仰の場が多く集められるのだが、もともとこの二つは結びきがあるものだ。

そして向島や深川は郊外の行楽の地になっていくのだが、関東大震災の復興のときはもう境界としての地域ではなく、そこにかかる橋は都市の象徴としての役割も負うほどに成長するメジャーなゾーンになっているのであった。

しかし、現代の川はカミソリ護岸で河原が無くなったために、川にはアジュールが発生しにくくなって、現代の河原者はどこに行つたのであるのか。

(2) 橋

都市高速道路は基本的には橋である。公園の技術者に教えられたことがある。この橋の意味は、ある地点からある地点をその中間を飛ばして連絡するということ、高架構造が橋梁構造であるということの二つを含んでいる。

後者はともかくとして、前者はまさに都市高速道のもつ本質に迫る定義である。橋は端であり、端と端をつなぐものであり、古来より境界の空間の中でも実に重要な位置を占める存在である。

それは川という自然の秩序と人間界の秩序とが境界領域をはさんで共存するのではなく、自然界の秩序にわ

けいって人間界の秩序が対置するものであり、そこには激しい葛藤が発生する。

人柱、椿姫等の伝説・民話は数多く柳田国男に紹介されているが、京都一条戻橋の下には鬼が住んでいた伝説もあり、橋こそは境界領域に境界領域らしい存在を生み出すのである。

今でも「橋の下」や袂の広場は自由人の住むところであり、高架道路は新しい自由人の空間を次々に都市内に供給していることは、それを意図しようとしてまいと現実の事実である。高速道路が橋であれば、これは歴史的现象として境界領域を生み、そこにアジールを形成する宿命をおいっつつあるかもしれない。

問題は、現代のアジールはその管理体制が強くなっているため、歴史の記憶あるいは社会的自然現象としてアジール化現象が働いて自由人が一時的な居を構えることと、これを追払うことが日常茶飯事になっているため、かつて中世から近世にかけて起きたような河原者文化が芸能として育つひまがないのである。

そこで思いつくのは地下道である。東京の地下道には最近特に住人が多く見られる様になった。駅自身も境界領域の王者であるが、これに接続する新宿、東京、大手町等の地下街でない純粹の地下道の空間は、明らかに沿道から断ち切られて異質の秩序を都心に持っている。これも高速道路と似た空間の性質と言える。

水の流れの如く動く歩行者の動線から辛うじてまぬがれている壁際の凹凸の間に生れる河原や、独立柱の陰にできる中洲にたたずみ、延小屋ならぬダンボールの小屋がけを営み、おそいくる洪水ならぬ清掃の撒き水にもめげずに、常ならぬ住空間を形づくろうとしている。これはもつ現代の河原でなくてはならぬ。川に河原が無くなった現代は、ここから芸能が生れるのではない。ひと昔前にアングラ芝居といわれた芸能が、広場、空地、境内からおきて、いまやメジャールに育ったものがあるように、もしかしたら新アングラ芸能が、文字通り地下道から起きてくるのではないかと期待さえされるのである。

ところで、やはり橋、川が芸能をつむ伝統はまたすたれていなくなったことを最近確認できた。それは例の有名なミュージカル「キャッツ」が、新宿の甲州街道にかかる橋のたもととの鉄道河原にテントを構えていることである。構の下は水でなく電車が流れているので



あるが、まぎれもなく現代の川であり、河原である。芸能はやはり河原におこることを確認したのであった。このテントは以前は西口の都府地KDDの隣にあったが、そこも西口の狼狽な一見無秩序な空間と超高層の秩序性の高い空間との境界領域であった。

橋の話のついでに、私の所属する組織RIAの創立者である山口文象は、隅田川等の橋梁のデザインに関東大震災のあと復興局技師としてタッチしている。いくつかのコンテによるパースが残されている。当時は日本も豊かであり、都市の環境としての美を橋の形に生かそうとする態度が土木技術者にあつたということ、元東京都におられた橋梁技術者・鈴木貞男氏より聞いたことがあるが、今も豊かな日本に戻ったとすれば、環境としての美しさとともに、新しい時代に対応する総合的景観としてのありかたを追及する態度が求められているのである。

4. 鉄道高架から高架道路へ

鉄道は明治以来の事業によって、都市内高架選の先駆者であり続けてきたと言える。上を走るものが列車でも自動車でも本質的には、地上の秩序にわけいって新しい秩序を都市に持込んだのである。それまではその地域から出るには徒歩が原則であり、それだけコミュニティは狭く緊密であったが、鉄道の速度はこれを拡大し、日本の秩序さえも変えた。特に、上りの下りの概念をそれまでは京都から東下りであったのを

西下・上京として逆転したのである。

とにかく地域の持つていた秩序とは大きく異なる超日常秩序を日常生活空間に持込むものが鉄道であった。これは橋と川の関係を逆にしたものとみれば分りやすい。川の水流とう自然の秩序にかわって、人間の生活という日常社会の秩序を、人が渡る生活の秩序たる橋にかわって列車あるいは自動車という超日常の秩序、というように人間の立場と水の立場がいかかわったと見よう。

川の水が河原という洪水調整機能たる境界領域を都市に要求したように、人もそれを鉄道に求めることになるのである。だが、その初め、鉄道そのものが境界空間の主人公であったのである。明治13年から30年頃までの東京の地図に登場する鉄道を見ると、今の東北本線は赤羽から続く武蔵野段丘の東端、本郷台の崖線に沿って上野で止まっている。上野という東京の境界を終点とし、段丘崖線という地形上の境界を適っているのである。また現在の中央線は甲武鉄道の各秩で、今も明確に分るように江戸城の外堀というやはり境界空間にはいりこんでいる。

この種な路線のとりかたは別に東京だけの特異なことではなく名古屋でも城の堀を名鉄が走るし、高松京都等も同じようなことが見られる。鉄道が生活空間に市民権を得るには、やはり初期の河原者としての悲哀を経験しているのである。これが、同じ鉄道でも鉄道馬車から発展する路面電車にはそのようなことがないのは、その鉄道の秩序が明らかに日常の秩序の範疇であったからである。

今の都市高速道路が、堀や川の上空あるいはその中を路線にしているのと全く同様の現象があったのであり、歴史はくりかえすのである。

ところで都市の日常空間に鉄道高架は、市民権を得ているであろうか。私にはいまだ市民権を確固として得たとは見られないのである。日常の地上の秩序と、高架上の轟音を発する鉄の移動箱の行交つ空間の秩序とは、決してあいられない。川にとつてかわつてこの間に新しい境界帯をつみだしている。

その境界帯とは、高架下のどこでもみられる煩雑な空間こそがそれであろう。戦争直後は浮浪児、パンパン、闇市等であり、今は一杯飲み屋、パチンコ屋、ポルノ映画、麻雀屋市場、倉庫等の看板と荷物がひしめいて、活気と疲労とが入りまじった高架下空間は、まさに境界領域のアジールといえよう。

高架の上には世界に誇る時間厳守の列車が走り、その下には騒音と喧騒の世界がくりひろげられ、洪水が橋脚にぶつかるとく、アジールに生きる活気が高架の柱列におしよせているに違いない。そこは轟音と震動で定住空間にならない現代の河原である。

ところで都市内の鉄道の高架下利用をみると、高速道路関連では西銀座デパート等を下に持つ東京高速

道路株式会社線を思い浮べるであろう。高速道路の高架下が都市の機能として現代の市場を形成し、正統派境界空間利用を示している。

鉄道の高架下ほどの迫力あるアジール性は持合せていないが、銀座の一角にありながらどついても銀座になりきれない様などころがあるのは、その境界領域性の故であろうか。むしろその出自に見合う猥雑性の追及が不足しているのではないか。

鉄道にとつては都市内高架の緑化等は思いもよらない仕業であり、そこには都市に境界空間を申込み、ここに好むと好まざるにかかわらず煩雑な空間を形成している。それは時代のなせる結果とも思えないので、やはり二つの異なる秩序の出会いのなせる業であろう。そういえば、ここは有楽町と銀座との間の川であったのだから。もとも境界であるのだ。ついでにいえば、山口文象のデザインした数寄屋橋も朝日新聞も無くなつてしまった。そう、境界領域にあるものは常ならざるものであるとすれば、これは長くもつたほうがもしれない。

さて、こつて“高架道路”のこしかたを歴史的に見てきたが、言えることは都心に新しい境界領域を生出しつつあるといつことである。この領域がこれからどの様に育つて行くであろうか楽しみである。おりからウォーターフロント時代をむかえて、今までの境界領域であった港の倉庫街が芸能の場になつていく様に、高架下空間はこれからどんな芸能を生み出してくれるであろうか。それとも道路法の排他性はとても芸能などはいれない代物であろうか。

しかし、都市内高速道路が都市の景観要素として定着すべき時代が来るときには、緑の睛着やおみやげだけのお客様の立場から、日常生活の景観に埋没することこそあるべき姿であろう。そのための仕掛けとしての中世の境界性の有する情念を高架の下の空間に見たいと思つのである。

(首都高速道路公団 橋梁に関する技術講演会 講演原稿
1987年5月14日 首都高速道路公団会議室)