

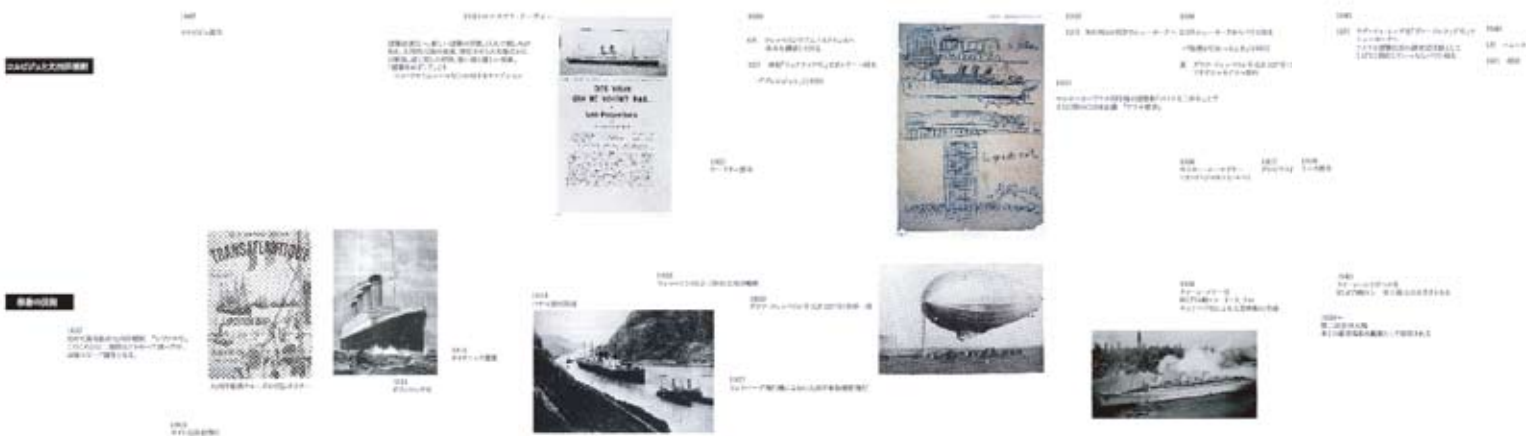
プレジジョンより(白黒版への作者のよる着色)

0. ル・コルビジェ豪華客船に乗る

コルビジェは1929年初めて大西洋を渡ります。その南米とアメリカへの旅行経験をもとに出版した『プレジジョン』にこのスケッチが紹介されています。この客船での航海経験はユニテ・ダビデソンなどその後のコルビジェの造形にダイレクトに影響がみられるといわれています。ところでこのコルビジェの渡米した時代を移動の歴史の中に位置づけてみると、大型客船のブルーリボン競争が最も白熱した時代であり、ツェッペリンや飛行機の発明の時代でした。より速く、より遠くへ、というヒロイックな旅の姿があります。そして近代建築における巨匠とよばれる人たちがこの時代に大西洋横断を経験しているわけです。彼らの感性にこうした時代の空気は強い影響を与えていると考えられます。

かつてコルビジェのような大旅行へのあこがれは当然の精神だったかもしれません。現代の私たち時代の旅が彼らのグランドツアーに対してどのようなものと言えるのか、その変化によって私たちの想像力は変化しているはずで、目指すべきものも変わっているはずで、旅というキーワードによって各人・各時代を切り取る事でそれを明確にする事を試みます。

このことを計画の出発点にします。



1. 旅の想像力 —では、何故旅をキーワードにしたのか—

コルビジェ自身、アメリカへの旅について以下のように書いています。

旅行者にとって、ニューヨークは一事件である。アメリカの一真の—生活には何年かを要するであろう—本当の探検だ。一つ、読者を驚かそう、アメリカ人はアメリカを知らないのだ、と言って。この国はあまりに大きい。彼らには、自分たちの国を旅行する機会も時間も手段もなければ、またそのための真の理由もない。同様に、ニューヨークはあまりにも大きく、そして一日はわずか二十四時間である。都市について「ある見解」を持ちうるのは、われわれ旅行者だ。

ル・コルビジェ『伽藍が白かったときより』

旅人とそこにもともと居る人では見ているものが違うわけです。

旅人の視点、そこからみた世界には新たな想像力が生まれてくる可能性があるのではないだろうか。旅の姿の変化で我々の想像力は変化して来たのではないだろうか。

身の回りの目前の高峰が、その背後にあるものを——それがどんなに高く聳えていようと、覆いかくしてしまうのである。もちろん私たちは、かかる背後の高峰に関する知識は持っている。しかしそれはちょうど、地理の本の読者がもちうるような知識にすぎず、決して旅人が享受するあの直後の映像ではない。

ディエス・デス・コラル『アジアへの旅』より

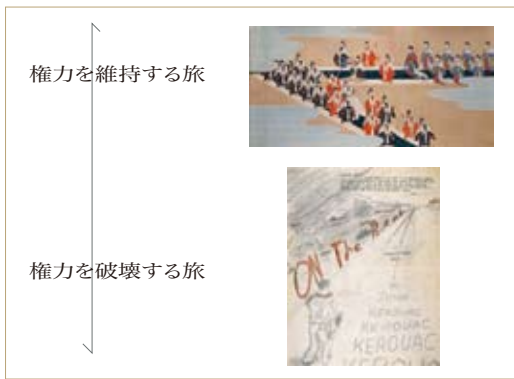
まず、移動手段から見ると、旅の姿は歩旅、馬の旅、馬車の旅、鉄道の旅、船の旅、自動車の旅、航空機の旅と移り変わって来ました。旅人に対する一番の影響はスピードの獲得による距離概念、それにとりまう空間・地理把握感覚の変化でしょう。

『時間と空間との座標の移動につれて記憶の座標もまた移っていく。…(中略)…この同じ流れといっても、往時馬の背にゆられながら旅をしたものの觀念は非常に異なったものだった。その馬上の旅人も景色の様々な変化に気付きはするが、しかしその変化があまりにも緩慢に生じてくるために、その変化のなかにある連続性には気付かず、むしろ一つの景色がもう一つの景色に、しかも二つの現在は同質のままに、交替されたものと合点しているのである。あのアリストテレス時代からの、現在を後方にむかって連結するような時間的継起の古典的理論は、まさに或る位置から他の位置へ転位してゆく、特に馬上の人のごとき人間の観想である。さらに速力を増した数頭立ての馬車旅行のモードが、十八世紀ならびに十九世紀初頭に置ける諸々の記憶説にそれ相応の反響を及ぼしたことは確かである。では一体、今日のジェット機で移動する人間の生々しい具体的経験から濾過されてくる記憶論はどんなものだろう。……いかなる大山脈も一万二千メートルの高度からは、まるで純粋に現象学上の資料のごとく眼前に浮かび上がってくる。それも何ら固定したものではなく、不断の変転と時間的脱落のなかに移っていく。時間から空間へ、あるいはその逆の転移も単なる理論上の事ではなく、むしろ私たち今日の人間にとっては極めて具体的な、かつ納得できる体験なのである。

このようにして、物質的なものと精神的なものとの境界線は全く流動的なものとなってしまった。』 同上より

ジェット機の旅以上に、コラルの言葉で言う物質的なものと精神的なものが重なっている現在、距離という概念に明確な姿勢ととる事ができないように思います。移動の速度を通して空間的なスケールと時間のスケールは相対的な関係の中にしか考えられなくなりました。また同時に冒険の余地が外にあると信じる事が無くなったといえます。単純には技術史的な速くへ行けるかという物理的な可能性からの影響ですが、価値観へ相対的にしか捉えられないことを自明とした世界が見えます。そこで直感的な試みとして、原理的に最も加速してしまった状態(つまり動かずに世界中の情報を得る旅)を片手に持つことで、もう一方の手にはそれでも人間の県政にとって必要な適当なスケールに、自由にチューニングすることを提案できるのではないかと。進歩あるいは後退という二者択一の判断を超えた進み方をしたいと考えています。



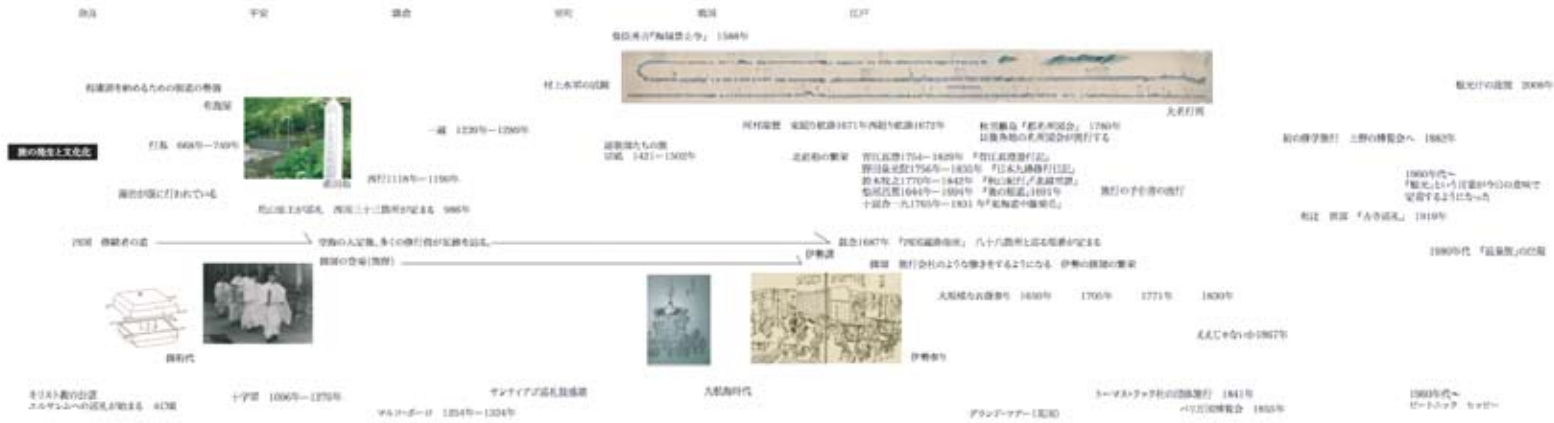


2. 旅が生む共同体

今現実社会においてみられる共同体というたとえば国民国家、宗教、血縁のまとまりなどがほとんどですが、新しい共同体の形を生む力として旅を考えられないかと思います。

人の移動と社会の関係を示してみたのがこの年表です。例えば伊勢参りを見てみると江戸時代ほとんど今の観光に近い旅行として大衆化しています。さらに江戸末期には個人が体制から抜け出す口実となり、それが集団化してええじゃないかのような体制を壊す集団のきっかけになりました。しかし、もともとは信仰の対象であり、さらにいってしまえば権力維持の装置だったともいえます。

ただ、どちらにせよそれぞれの人の移動の形式がある共同体の維持や発生に一役買っている、そういう原動力の基である移動・旅の儀式的に注目します。



3. 海からの視点—旅に住む人の持つ地図—

海上記は江戸時代の北前船の船乗り達が使っていた地図です。沿岸の風景を一連の流れでとらえています。行基も伊能忠敬も全国を歩き回る事によってそれぞれの時代としては珍しく俯瞰して日本像を描けた存在です。しかし国ごとに割って見る見方と船乗りたちの連続した風景としての像はそもそもの認識仕方が違う日本のかたちです。

移動する視点を持つことで別の世界を見ている彼らの視点はグローバリズムとは違ったやり方で現在の社会単位を超えるヒントになるのではないのでしょうか。

環日本海諸国図



上図は、富山県が国土交通省国土地理院長の承認を得て作成した地図（平ら縮減率76%）です。

4. 環日本海という視点（対象敷地選定について）

本計画が対象とする敷地は、日本海沿岸の6都市、韓国の釜山・草束・日本の新潟・小樽・ロシアのウラジオストク・北朝鮮の元山、そしてそれらを巡回する船を使います。この計画の可能性として国家の概念を少しずらそうという事があります。国家の枠を取り払ってこの地域をみると日本海を中心とする文化的地勢のつながりがみえます。そちらのほうにあらたな共同体として焦点をずらしてみようということでした敷地選定をします。

この選定では当然各国の首都は外されます。地方と地方が直に繋がっていき、中ぐらいのスケールの文化集団が群島と成って並立するというのは、一国を象徴する一つ都市（首都）を中心役者にし、世界中を一つで覆っているグローバリズムの次の世界像ではないかと考えるためです。環日本海という枠は社会共同体の適正スケールの提示でもあるのです。

こうした考えを想起させてくれる地図である富山県作成発行『環日本海諸国図』をアスタープランの下敷きにします。

5. ツアーの計画

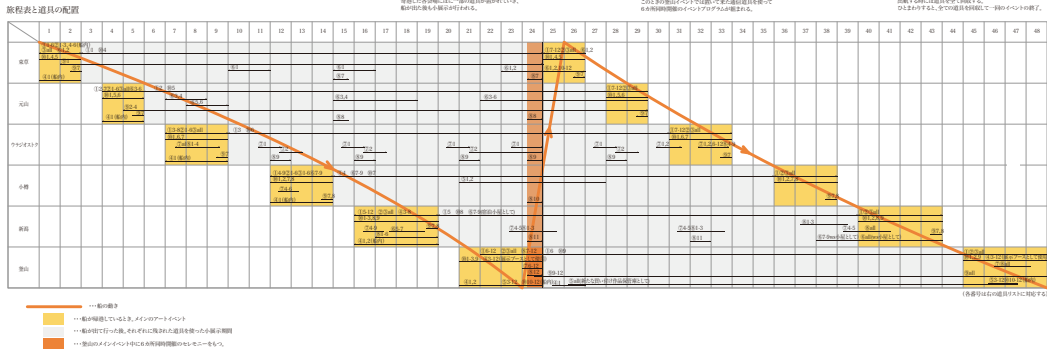
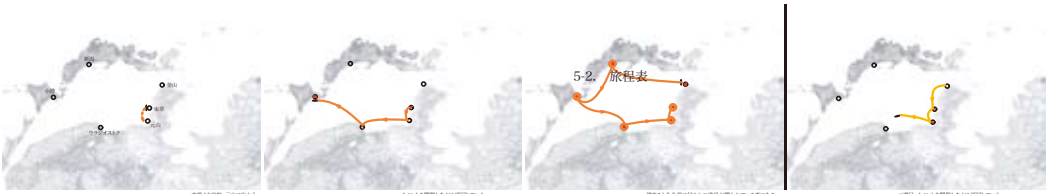
船は新潟—草束—ザルビノ三角航路で使用される予定の新東春号の大きさをモデルにし、コンテナ120TEU分の容積の各会場で展開する機能を持った道具を積み込みます。乗客は600人程度、12人のアーティストが乗り込み彼らのアトリエとギャラリースペースを持ちます。先ず旅程表・道具の配置表を呈示し、これに従って船に積まれた道具が各会場に設計する基壇に置かれていきます。各地のプランは沿岸風景に埋め込まれた絵巻物のとしました。

各会場には曲げたいところで弾性を変えたポールが建てられ、普段は地球的な視点によるスケールと位置を示すランドマークとして各会場に存在（実際の機能としては灯台のような船に対する道しるべを含む）するが、船が来たり何かイベントがおこるときポールの先端にワイヤーを付けトラックで引き倒し基壇とします。力の動きが見える形、そしてその動きによって従来の建築の平立断が入れ替わるような造形をめざしました。

一番最初で一番小さな会場の東草ではまず設計の仕方の最小単位で行います。元山ではその一番単純な展開の仕方を示す。ウラジオストクではもう一つ上位の単位を示します。演劇やコンサート等の舞台が中心のイベントです。この図面では船の位置によって会場のプランが変わる例を書きました。小樽では運河沿いに分散して敷地をとり、地形に合わせて原理を変化させる例を示します。新潟では今までの単位と展開の仕方を組み合わせて複雑な機能を負えるようにする例を示し、大規模展示が中心のイベントとします。釜山では基本的な造形なのですが、原理によって敷地を無視する事で逆に今までになかった場所を作る例を示します。

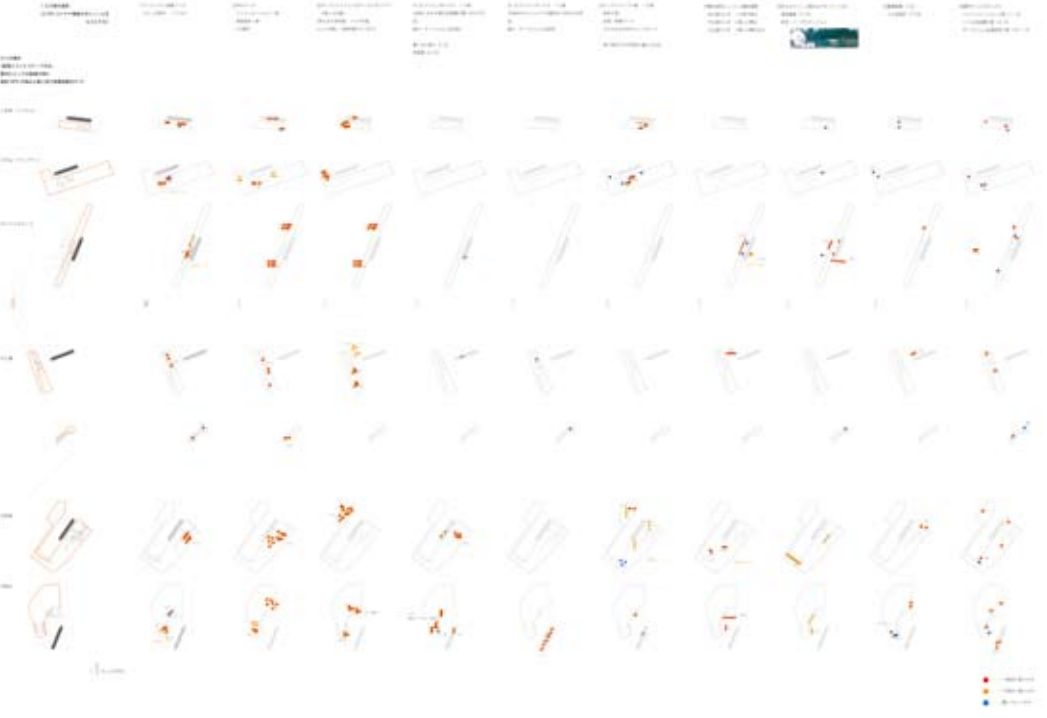
旅程表

東草に繋留実→元山→ウラジオストク→小樽→新潟→釜山と少しずつ道具を展開しながら一周する。船が釜山に戻り二週めの東草にいくまでの間、おいてきた道具を総動員したセレモニーを行う。ばらまいた道具を積みながらもう一周し一回のタームとする。以上の道具の動きを、横軸に時間(回数)・縦軸に各会場を取って示したのが旅程表である。



道具表

横軸に道具のリスト、縦軸にそれぞれの会場での配置を示す。



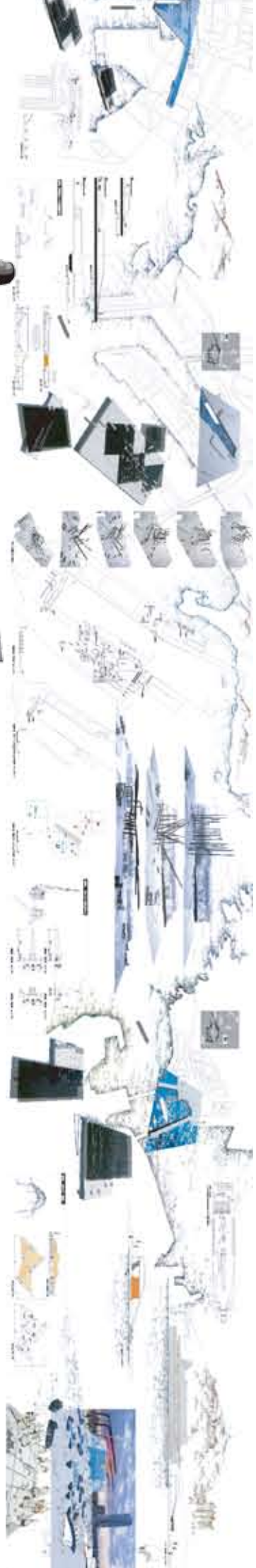
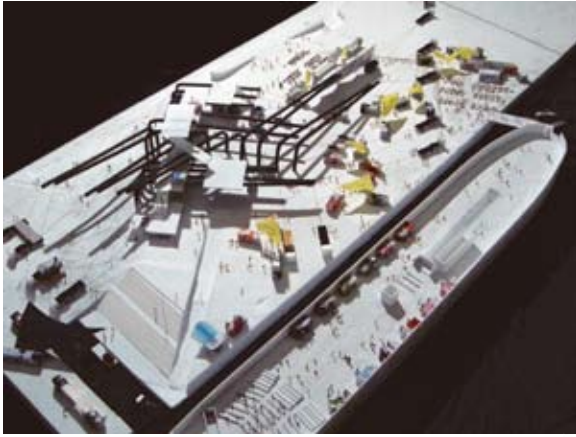
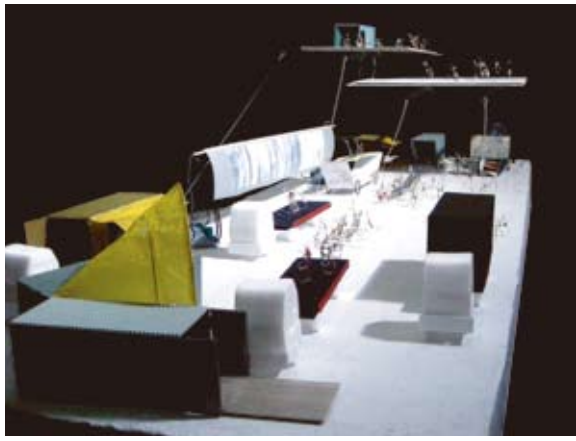
各会場、各道具模型



会場の作り方の原理

各会場には曲げたいところで弾性を変えたカーボンポールが建てられ、ランドマークとして各会場に存在(実際の機能としては灯台のような船に対する道しるべを含む)するが、船が来たり何かイベントがおこるときポールの先端にワイヤーを付けトラックで引き倒して、基壇とする。そこに道具表に従って道具を配置して会場を構成するという作り方をする。





6. 6会場同時開催のセレモニー

船が一周したとき、全会場には通信機器を中心に何らかの道具がばらまかれている状態になります。それらを使って同時開催のセレモニーを行います。先程の旅程表に従うと船が去った後の会場のイベントは他の会場へ中継できるようになります。釜山に船が来たとき、これらの道具を総動員した祭りを行います。また、このツアーはアートビエンナーレといった形で繰り返されます。何年か経ち何回かツアーが行われるごとに記録はサイトに蓄積されていくこととします。過去に行われたパフォーマンスの映像を見たり何年か分の関連作品をコレクションしたネットオークションサイトというようなコンテンツが考えられます。後世の人々がそれを検索して巡る旅を作る事ができるわけです。

最後に旅の価値の話に補足するならば、もう一つ重要な事が、旅の想像力の伝播と共有でしょう。例えば平安の枕詞、ほとんど京都を出る事の無かった大半の人々は西行を始め諸国を旅した人の歌によって頭の中に各地の風景を見ました。それが共有イメージとして枕詞となりその体系は日本地図そのものといえます。実は、これこそによって旅は文化化されていくのかもしれませんが。こうして、物理的な動きと通信されてくるイメージの境界がちぐはぐになったひとつの体験としての場所が浮かび上がってきます。このときの俯瞰イメージは今回設計する帰属集合体の持つ幻視の風景の呈示でもあります。

この計画の入口にしたコルビジェのスケッチは5本の光の塔が空へ向ってのびていたわけですが、それに対しこの絵を本計画が示す都市風景イメージとして対応させます。

