

鈴木伸治（横浜市立大学教授）『田村明研究の視座』
NPO 法人田村明記念まちづくり研究会 2017 年総会・記念講演
2017 年 4 月 28 日（金）午後 6 時
横浜市市民活動支援センター4階セミナールーム 2 号

田口（司会） NPO 法人田村明記念まちづくり研究会、2017 年の総会を開催させていただきます。総会に先立ち、横浜市大の鈴木伸治先生からご講演を 1 時間ほどお願いいたします。お話を 30～40 分ぐらい頂戴し、皆さまのからの質疑応答も含め、1 時間位を予定しています。では鈴木先生よろしく申し上げます。

鈴木 皆さん、こんにちは、お話をいただきまして、今回は何をしゃべろうかなと思いました。すでに 2 回ほど、結構かたいお話しをしましたので、きょうは自分がどういう研究をしたらいいのか、という視点でお話をさせていただこうと思います。皆さんがお持ちの課題に組み込まれ、お互いに共有する事になれば良いのではないかと思います。

つい最近、二つの出来事がありました。一つは伊豆にいらっしゃる眞生子夫人から非常にご丁寧なお手紙をいただきました。田村明先生と奥さまが結婚された時のエピソードなのですが、とても感激をしまして、自分にとってもいろいろ考えさせられ事でした。もう一つは、世界銀行という組織がありますが、そこで途上国中心にインフラ整備等融資をしたい、ついては、競争力ある都市の調査し、競争力のある所を選んで、それを一つのグッドプラクティス、良き実践としてこれを今後の発展途上国などにノウハウとして移していきたいということ、実は横浜と神戸が選ばれてですね、横浜について先日世銀のスペシャリストの方がいらっしゃいまして、南アフリカの方とワシントンベースのハーバーのスペシャリストなのですね、が来られて横浜のことを調べるといことで、基本的には横浜市が受け入れるということ、横浜市大にも誰か話聞ける人いないですかということ、誰がしゃべるのかということでしたら、鈴木にしゃべらせとけばよくしゃべるから大丈夫かなというふうに思われたのか、私のほうにお鉢が回ってまいりまして。そして横浜市での話はよく分かったのだけど、いろんなどころ分からないところがあると言い出しまして、結局初日 1 時間半の予定が 3 時間しゃべることになり、また翌日も朝電話かかってきて、追加で質問したいということでもた 3 時間ほど話をして、根掘り葉掘り聞かれたんですけども、そのときにいくつか発見というか、あらためて考えるとそうだなという、気づきがありました。一つは事前に質問をもらったんですけども、横浜は港町としてスタートして、徐々にこう、軽工業から重工業っていうふうに移行して、それからサービス産業に移転して、そして近年はハイテク産業、例えば新横浜では半導体関連の企業の蓄積があったんですけど、という形で順調に発展していますと。でもよく考えてみるとそのように順調に成長している都市というのは世界的に見てあまりないと。世銀のスペシャリストの方の見立てではなぜそれがうまくいったのか、それが知りたい。それをこう途

上国にノウハウとして移転したい、というようなお話があります。そのときに横浜がどういう形で発展してきたか、それから 6 大事業というのがあって、港湾都市、工業都市、住宅都市っていう性格に加えて、国際文化管理都市という新しい都市の機能、それを経て次の時代が始まったんだというお話があります。実はこれは横浜市の方もお話しされているのですね。ところが世銀の方は横浜市の方の話を聞いてもよく分からない。これは横浜市の方が悪いというわけではなくて、恐らく横浜市の方は当然と思っていることなんだけれども、彼らにとっては非常に不思議なことはいっぱいある。例えばその、田村明さんの話を市役所の人もしたそうです。けれども、彼は 12 年間しかいなかったのに、なんで彼がいなくなっても、みなとみらい MM21 ができたのでしょうか。確かにそうですね。途上国に行くと、国長さん、トップが代わると人も入れ代わって、アメリカでもそうです。ポリティカルアポイントイーで大統領が代わるとその下のスタッフも全部代わるというようなことがありますから、そうなりといきなり全く違うことをやり始める。世界的に言えばそれが普通なのに、横浜ではそれが続いたのはなぜですか。それを横浜市の人に聞いても答えは返ってこない、という話なのです。

それから例えば公害防止協定というのを結んで、横浜市として先導的に何かをやって、そのことで国はあとからついて来てというような、そういうようなお話も皆さんよくご存じかと思いますが、なぜそういうことが可能だったのですか。企業は企業でそんなこと従う必要ないわけですから、横浜市の言うことを無視してもいいはずなのに、というような、そういうような感覚で途上国、或いは南アフリカの方は、うちの国ではそんなことあり得ないというようなイメージを持たれる。そのときに単純に企業のトップと飛鳥田市長と交渉した、それだけではなくて、飛鳥田市長の支持母体っていうのは労働組合であって、労働組合を通して企業にもコンタクトを取っていたし、さまざまなルートで交渉する中で、そういう協定、有利な条件を勝ち得たという話をすると、なるほど、というふうにやっと理解をしてくれる。高速道路を地下に入れたという話も横浜市に聞いたそうなんです、なぜ国にたてついて高速道路ができるのか、と。彼にとっては分からない。ですけれども横浜には昔から港湾業界というのがあって、港湾業界からすると高速道路を作るというのは悲願。非常に政治力を持っている団体であって、そちらのほうから高速道路を作るという力が作用した。だけど一方で横浜市はこのルートは困るといって、国のほうも考える、どういう道を選べばいいか、横浜市の言うことも聞かなければいけないなど、さまざまな葛藤の中で高速道路地下に入れるのを認めましょうというふうになった。ある意味では政治的に選択していく、そういうプロセスがあるわけですね、こういうことはなかなか相手に伝わりにくい。途上国では、国に反対してなぜ高速道路ができるんだ、国に反対したら高速道路ができないだけじゃないですかと向こうは思うわけです。そういうことで、われわれが当たり前と思っていることも世界の人々から見るとそうでもないという事ですね。

最後に非常に面白い質問を受けました。田村明さんとロバート・モーゼスは同じような存在ですか、と、いうのです。ロバート・モーゼスはご存じない方もいらっしゃるかもし

れませんが、当時、ニューヨークで市長のブレーンとして、都市計画部門のトップで働いた人です。日本で言うと山田正男さんみたいな方かもしれませんが、首都高速、ニューヨークで高速道路を作りました。アメリカにはジェイン・ジェイコブスという人がいて、「再開発をやっても都市は魅力的にならない」言い、モーゼスと対比的に捉えられることが多いのですが、今ではロバート・モーゼスよりもジェイン・ジェイコブスのほうがより高い評価を得ているようです。もっとも、最近ニューヨークではロバート・モーゼスの再評価が始まっているらしいんですが、そういうふうに世銀のスペシャリストの方からすると田村明さんっていうのもロバート・モーゼスに近い人の様に見えるのかもしれないのです。ですが、私はロバート・モーゼスは連邦のお金を使いながら再開発をやって高速道路を作りましたと。高価な高速道路を作ってそれで批判されてきた。田村明さんは国にたてついて、国の方針に反対して高速道路を地下に入れましたと。そこが全く違うところですよと言うと、スーッと理解してもらえたのです。ですからわれわれが日本で当然と思っていることも、やはり海外の方はなかなか理解できない部分っていうのもあるっていうふうに思います。そういう意味であらためて田村明さんがやったことをどういうふうに理解すればいいのかということ、もう一遍考えなおさないよというような、そういう機会をいただいたのかなというふうに思います。これは私自身ここ数年っていいですか、インタビューをやったのは 2004 年ですから、もう 10 年以上いろいろと考えてきたのですが遅々として進まず、皆さんにご迷惑をかけたかもししています。そういう意味では田村明さん自身による豊富な著作をどう読むか、これが以前からの課題でありました。多少なりともそれに対しては著作集、選集を作る中である程度整理ができたのかなというふうに思います。これは以前から気になっていましたが、やはり 6 大事業以前と以後の連続性というものをもう一度、考えたものになっています。というのは横浜市の出している昔の資料などを見ますと、6 大事業より前に何をやっていたかということ実はあんまり書いてないんですね。最近防火建築帯という戦後復興のときに建てられた建物を再評価しようっていう、活動されている方がいらっしやって、これは正しく田村明さんが都市計画に携わるようになるちょっと前の時代なんですね。ただ横浜市がなぜそういったものをちゃんと記録していなかったかということ、神奈川県が中心になって、戦後の復興をやっていたわけです。当事者意識も薄いものですから、戦後の横浜の都市計画が 1965 年、昭和 40 年から始まるというような説明になりがちなんですね。ですけども最近あらためてよく考えてみると、その前の時代のまちづくりを田村明さんやその周辺にいた人たちっていうのは受け継いでやってらっしゃったんだということがよく分かってきました。ですので、横浜市の資料だけ見てもしょうがない、歩いて自分の頭で考えて、よく見ていかないとだめだなと。これはまさしく近過去研究の難しさ。一つの物事をいろんな人が 360 度、いろんな方向から見ているので、皆さん言っていること正しいんですね。間違いでは恐らくない。記憶違いというケースはあるかもしれませんが、私が思う田村明さんと多分皆さんが思っている田村明さんはちょっとずつ違う、横浜の都市計画でも恐らくずっと実務をやっていたら

方から見たときの評価と市民 1 人として見たときの評価っていうのは違うと思いますね。ですので、当然のことながら何かを評価するとか何かを分析する時、同じになることは少ない。人間はとかく一つの答えを見つけようとしてしまいがちですけども、そういうものではない。歴史を理解していくのは難しい部分があるということです。田村明さんを「まちづくり」のアイコンにするような理解があるわけですね。

いったんそうなってしまうと、そういった理解からもう一遍こう外れてみて考えなければいけないというふうに思うわけです。その中で一つのヒントになったのは法政大学の成澤先生の話を知ったときからでした。なるほどそうかと初めて気づいて、そこから田村明の人物像を見直してみようというふうに思いました。その結果、少しずつ理解が変わってきたというのが私自身の実感です。恐らく、何事もそうかもしれませんが、一遍、このまちづくりのアイコンというか、象徴的なイメージから離れて業績を見る、彼の人となりを見るっていうことが大切なんじゃないか、というふうに思います。

私自身は都市デザインというかまちづくりを実践する立場でもありますが、大学にいと研究をやれという話になるので、それで都市計画的な視点からの研究というのも一つの柱としております。そういった都市計画の立場から市の歴史、都市計画史からの評価を考えなければなりません。すると、プランナー、田村明、個人の業績はどこにあるのかと考えたい。これは非常に難しく、横浜市役所の方や一緒に働いて来た方は、自分が拘わったことから、自分と重ね合わせてお話しされます。たしかに切り離して一般化することは難しい。考えられる部分ではないと思うんですね。ただきちっと理解されていないような問題もあります。そういったところを、丹念に歴史を拾っていくと見えてくる部分もあり、これはちょっと後で、続きでお話をします。プランナー田村明個人の業績という意味でいうと、環境開発センター時代と横浜市役所時代に集約されると思っています。九州大学の名誉教授の秋本先生もそういうような理解をされています。恐らく法政大学時代に田村明さんがやられたことっていうのはまた別の視点で見るべきではないかと思ったり、法政大学退官された後の地域プランナー時代というのもいわゆるフィジカルのプランナーとして評価すべきものではないと思います。田村明さんだけを見てもあまり意味がない、彼とそれにつながるプランナーの方、建築家の方、ある意味では田村スクールと呼ばれる人たちが何をしたのか、を考えることが一番大事でないでしょうか。先ほどの世銀の方の質問に戻りますが、たった 10 数年しか其処にいなかったのに、なんでそんな 6 大事業という大きな仕事が出来たのですかと。1982 年でしたっけ、市役所去られるのは。でも実際にみなとみらいはまだできていませんし、その他の事業も出来るまでに相当時間がかかっているわけです。つまり、田村明さんが市役所を去られた後も、継続性が担保されていた実体は何だったのですか、形を変えたり方向性は変えたりしながらも、基本理念が変わらず、それを続けた人たちがおられたわけですから、やられたこと全体をセットで考えていく必要があると思っています。

特に最近重要だなというふうに思っているのは 1960 年代の都市建築デザインとの関係で

す。といいますのは、レム・コールハウスという方などが中心になって60年代の日本の建築都市の状況を再評価され、『プロジェクト・ジャパン』という本を出されましたが、世界的に見て、ここ数年、この時代の日本の都市や建築の動きが高く評価されているのです。私は10月にアメリカで定例の都市計画の歴史の会議があり、そこで何か話しに来なさいよ、と誘われました。そこには60年代にアメリカで槇文彦さんがどういうことをしたのか、地道に研究していらっしゃる方もおられ、エリック・マーロンさんっていう。社会的に見るとそれはものすごく高く評価されています。ただ向こう側から見ると田村明さんっていうのはよく見えない対象なんです。横浜日本のプランナーという、そういう人がいたのかなぐらいな認識なわけですけども、槇文彦さんや大高正人さんっていうのが、英語ではgroup formというらしいんですけども、群造形という運動をやって、そのあといろいろな国を作った中で、彼らが活躍した舞台っていうのは大体横浜なわけですよ。そういう人たちと田村明の関係っていうのはどういうものだったのかっていうのはすごく世界に通じる話なのかなというふうに思っています。最近特に強く思うのは大高正人さんが果たした役割っていうのはものすごく大きいなというふうにあらためて思っています。世界的に見ると、槇文彦さんのほうが圧倒的に評価されていて、大高正人さん知られてはいないんですが、横浜でいうとみなとみらいは大高さんっていうふうに皆さん理解されると思うんですが、直接的な仕事はしてはいませんけども、実は港北ニュータウンっていうのは大高さんの考え方ものすごく影響を受けていると思います。なぜかという和多摩ニュータウンで、山を切り崩して、丘があったらすぱっと切って平地に造成して、宅地開発をやっていたんですね。自然の地形をなるべく残す形で造成できないかっていうのを大高さん考えたわけです。結果として当時それは公団では採用することができなかったんですが、公団側と一緒に仕事をしていた人が川手さんで、横浜市大の川手先生のお父さんですけども、港北ニュータウンを手がけるんです。その中で自然地形案のアイデアというのが生かされている。そしてその大高正人さんの事務所で働いていた、当時は若かった西脇さんや、山手総研の菅さんですね、アルバイトでいた形だったと思うんですけども、そういった方たちが実はその後何らかの形で港北ニュータウンに携わって行くと。ある意味では多摩ニュータウンのリベンジが港北ニュータウンで実現したようなところがあるんです。それから大高さん自身は金沢地先の埋め立ての中で、センター地区の設計というのをされています。

こうやって考えてみると6大事業のうち横浜市が能動的に何かできるプロジェクトっていうのは当然のことながら、高速道路にしてもベイブリッジにしても地下鉄にしても能動的に関われといえば関われるんですが、むしろ比重が高かったのは港北ニュータウンであり、都心部強化事業、みなとみらいであり、金沢地先の埋め立てのシーサイドタウンであるというわけです。そういったところで必ず大高さんが出てくるのです。もう一つ意外というか、ああそうだったのかとあらためて思ったのは横浜の歴史を生かしたまちづくりを立ち上げる時の最初の調査というのは大高正人さんの事務所が担当されているんですね。ある意味ではどちらかという田村明さんが残した種っていうのを横浜市の中ではその都

市外の分野の人たちが引きついでいるような印象を受けがちなんですけども、実は一方で外側に意志を継いでいる人がいたわけで、それが外側のプランナーとしては大高さんだったのではないかなというふうに思うのです。あらためて考えてみますと 60 年代の流れは横浜の中にも生きていますし、国際的な文脈が流れていたと思うのです。

6 大事業では、どこまでがオリジナルなアイデアなのか、という問いかけがあります。あるいは横浜市の主体性はどこにあるのか、あるいは革新市政における主張と環境問題の解決策はどのように問われているのか。その時、田村明の影響はどこにあるのか、ということです。先ほどもちょっとお話ししましたが、戦後の復興と横浜の都市づくり 1960 年代以降の関係性みたいなものもよく考える必要があるわけなのですが、6 大事業の検討過程ってこれは何べんも話しているんですけども、よく考えてみると、実は戦前にも戦後にもいろんなことが考えられているわけです。これは例えば戦後すぐの横浜市の建設計画ですけども、よく見るとここにこう、高速鉄道ルート描かれています。本牧からこういうふうに入る。これは、要は 65 年の 6 大事業で初めて地下鉄が提案されたわけでもない。以前からそれは提案されていたものだったんですね。57 年に国際港都建設計画というのがありますが、ちょうど半井市政のときだと思うんですけども、それと港北特殊開発地域っていうのがあるんです。これは後の港北ニュータウンになるわけですね。埋め立てでいいますと、磯子杉田ぐらゐの埋め立てやりましょうっていうふうに、このときに決まっているわけです。当然のことながら高速道路計画を含む公共交通計画っていうのが入っています。これは当時の首都圏計画なんですけども、そのときには実は横浜市の郊外というのはできれば開発抑制した方がいいという、首都圏の計画の中で位置づけがされていて、港北特殊開発地域ですね、港北ニュータウンの最初のアイデアっていうのはどうして生まれたかっていうと、逆に言うと、保全されると開発できなくなるから。何とか開発したい、という位置づけで、考え出した部分があるんですね。逆の意味ですよ。港北ニュータウンっていうのはなるべく環境をきちっと残しながらいい開発をしようという発想だったわけですけども、できれば開発抑制される前に開発したい、特殊な位置づけをしたいというようなところからどうも考えられたのではないかなというふうに思います。63 年の国際港都建設計画の所ではもうすでに、これは飛鳥田さんになる直前、半井市政の最後にこれでやりましょうと、選挙対策の部分も含まれていたのかもしれませんが、こういう計画を立てるわけです。臨海高速道路も、羽田ありました、本牧、根岸、金沢地区、高速道路で結びましょうと、海上高速道路も考えましょうと、そこまでいろいろ考えられていたわけです。もう金沢地先の埋め立てを含む臨海工業地帯の造成事業をやりましょうっていうふうにいわれているわけです。それと考えると 6 大事業というのはいろいろとすでに出て来ているアイデアの中から、これやるべきだという事業をセレクトしたもの、ということが分かって来ます。6 大事業っていう言葉にはアピール力があり、全て 1 から考えられていたというふうに思いがちなんですけども、情報として拾っていくとすでになんかアイデア、三菱の再開発についても当時からそういうことができないかという話は、議論はあったという

ふうに聞いていますので、そういう意味でいうと 6 大事業の見方っていうのをちょっと変えなきゃいけない、というふうに思っています。それが何もないところから無から六つの事業を考え出したって思われる方もいらっしゃるかも知れませんが、私は実行すべき現実的な選択をされたという風に思います。飛鳥田市長に何かを頼まれ、さらっぴんのプランを出せば、アレルギーも起きる、けれど、あるものから、やり方を変えて実行させた、そこに鮮やかさがあつた、それがポイントだったんだ、と。

もう一つ、この文面をよく私は最近出します。これは 1966 年に環境開発センターが受託した横浜市の調査です。これ見ていると非常に分かりやすいんですけども、伊勢崎町商店街、馬車道、横浜公園から中華街、中華街の大通りに向けて、抜けるルート、元町、前田橋の所から中華街に入るルート、これらの整備がなされました。これは 1970 年代に入ってから横浜市がやることにしていた図面なんですね。でも、横浜市の方、都市デザイン室の方に聞いても見たことがないといわれます。これをどう理解したらいいのか。環境開発センターにいらっしゃった加川さんなんかは確かこんな図描いたな、ぐらゐの感覚で覚えてらっしゃるのですが、私は現実的なプランナーが一体何を考えて行動してきたのか、という事が知りたくて歴史を見ているのですが、あらためて見てると 65 年頃の調査で、そのときに描いている図面は全部市役所の土地なんです。市役所の関係でできそうな土地、6 分の 1 ぐらゐ横浜市の地所、マリントワーも、どこか市が関与できそうな土地ばかり選んでいるわけです。つまり市が土地を持っていないところは関与できない。そうでないところは神奈川県が中心になって、防火建築帯を作る震災復興事業をやっていた、というわけです。街並み型で道路に沿って長いビルだとかそういうのが建ってたわけですから、当然そこに入って行って何かをするのは大変で現実的ではない。その当時、横浜市が何をなすべきか、と考えた中で、環境開発センターの田村さんや浅田さんといったプランナーの人たちから見た事業計画を求めたのではないか、目鼻を作る、拠点部分のプランを考えましょうということ。そこで元町の商店街、馬車道、伊勢崎、中華街から山下公園、山下公園は、当時は市民の人が海辺に近づける唯一の場所だったわけで、当然のことながらこういうところをつないでいくことが大事だっていうふうな結論になるはずなんですよ。ですから田村さんがこういうことを先んじて考えていた、もつとも、プランニングの考え方からすると当然のことだったのかも知れません。だから都市デザインのプロジェクトとして、馬車道をやりたいっていうふうに国吉さんが言ったときに恐らく田村さんはよし、とほくそ笑んだんじゃないかと。俺もそういうことを昔考えていた、ぐらゐの感じで「やってみなさい」というふうに言っていたんじゃないか、と思います。この考えが何につながるかといえば、緑の軸線っていうことになっているのですね。

以前にもちょっとお話ししましたが、この緑の軸線計画の似たようなアイデアがあつたと。震災復興の牧案という提案がなされました。山下公園を震災復興のときに作ったわけですが、その計画の下敷きにあつたのが外務省技師の牧が作った震災復興案です。そこには山下公園があり、形は少し違いますが、横浜公園、こういった大きい公園を作って、

今の大通りが提案されていたのです。これを横浜市役所の人知っていたか、という事も気になるのですが、田村さんは「山下公園は外国人が提案した」というふうに聞いていると言われる、どうも田村さんは知らなかったのではないかと、という結論になっています。公園の歴史研究で著名な方が牧案を発掘し、田村さんのいう「外国人の考え」というのはその外国人はすでに神戸に行ってしまったから、その人の発案ではあり得ない、という言い分です。

それからよく横浜市の職員の人知っている話に市街地環境設計制度があります。高さ制限があって、その高さより高い建物を建てる分、手前に広場を作る事、そういう仕組みですよ。これは何となく皆さん、岩崎駿介さんが当初この仕組みを検討したので、岩崎さんがその少し前にアメリカのボストンに行っていたので、アメリカの仕組みを岩崎さんが導入したんだというふうに理解している人が大半なんですけども、実はそうではない。いろいろ調べてみると、田村明さんが市役所に入ってから、当時も制度がなくても高さの制限を一件毎に緩和するようにしていたんです。許可方式で、それを認めることができたわけです。田村さんが入ってから許可の件数が急に増えたんです。その辺を学生と一緒に調べてみると、歩道を広く取ったりとか、それこそよく西口にある神奈川県民バスがありますよね、こちらの広場のように、72年竣工ですから、東関東ができる前の案件なんですけども、このように1件1件広場を作ったら高くしてもいいよっていうふうにやったことが分かるのです。これはなんとなく岩崎さんじゃないのかと思っていた、私も亡くなった北沢猛先生からあれは岩崎さんが作ったのでないかって聞いていたので、そう思っていたんですけども、実際のデータを当たってみると田村明さんの発案だということがはっきりと分かったのです。そういう発見っていうのはいろいろ出てきます。田村明さんがどこからその発想に至ったのか、ということも意外に分かっていなかったりもする。そこいらをちゃんと考えていく必要があると思います。

それからこれから恐らく再評価が進むだろうという近年、革新市政の革新自治体に関する本がちょこちょこ出てきています。当事者より客観的に見ている本が出てきています。その中で田村明さんはこれらと、どういう関係性があったのか、考える必要があるんじゃないか、と思います。なぜかという、当時有名なプランナーの方たちは一杯おられたわけですね。けれど、松下圭一さんなど、いわゆる革新自治体のブレーンだった方と通じ合っていた方っていうのは特にいないわけですね。どちらかというプランナーはプランナーの世界で閉じられている。田村さんは一方でこちらに向かって開いているわけです。そこで人脈ではどう繋がっているのかを、見てみる事が必要であると思うのです。市役所を離れて法政大学行ってからの人生の中で、繋がりネットワークが花開いて行ったんじゃないかと思うわけです。そう言った革新自治体の再評価があるのか。運動論として見ることもあるだろうし、都市計画地方自治という枠の中で見ることも必要なんではないかと思います。ここの部分は、むしろ政治学だとかそういうアプローチから見ると、

違う評価も出てくるのではないかと思います。

終わりにやっぱり私はこのところにこだわりがあります。「まちづくり」にもものすごく意欲を持たれ、最後の最後まで塾でお話をされていたこと、です。間近に見ていて何を一体モチベーションにしていたのか、その原動力は一体何だったんだろうかっていうのはずっと不思議に思っていました。田村明を「しのぶ会」で成澤先生がお話しされた、信仰者としての田村明の話を伺って、「なるほどな」と私は気づかされました。自分なりの解釈でそう思ったわけなんですね。他の方もいろいろと思われる部分あるのかもしれませんが、いろいろと本を読んだりしている中で田村さんのロールモデルになった人、彼が誰を人生の目標にしていたのか、それは内村鑑三の生き方だったのだ、と思ったのです。もう一つ、これは、千尋さんには違うよって言われるかも知れませんが、私はすごくお父さまに影響を受けたんじゃないか、という気がしているのです。つまりセールスマンとしてセールスマンの道を説いていらした方なので、そのとき、宗教的というより、セールスマンの働く倫理のような、職業理念みたいなものを説かれ、むしろそちら側に近いのかなと思う事もあります。結論は出ないでしょうがそう考えてみると、また面白いなとも思っています。

これでお話は終わりにはしますけれども、先日奥さまからお手紙いただいたのは、結婚するときに未公開主義の方、お互いに言葉を贈りあうという中で、地の塩の話を奥さまに贈られたそうで、そのときに奥さまはなんでこんな厳しいことをいうのかなとちらっと思ったらしいんですけども、ずっとこう、問い直すことはなかったそうなんです。なぜ田村さんがそういうものを奥さまに贈ったのかということももう少し私自身も勉強しながら考えていきたい。今、まだ私はうまく説明できません。私からは以上です、どうもありがとうございました。

田口 鈴木先生、どうもありがとうございました。時間もちょっと少ないのですが、お一人かお二人ご質問があればと思いますので、どうぞどなたか。

遠藤 6大事業最初の段階ではほとんど表に出て来ないのですが、この前大高さんの展覧会を見て、港北ニュータウンとの関係よりも、農業を大事にする、ということに相当関わっておられた。それを公団が上手に受け止めてくれたな、と。公団のこの場合は受け手がいた、それを提案したときに横浜市の側に受け手がいたはずで、そこは僕らによく見えなかったけれども、大高先生と横浜市の関係っていうのは、古いですからね。実質的には確かにきょう鈴木先生のおっしゃった話が相当リアリティーあると僕は感じました。

鈴木 でもあんまり大高さんもすっかり評価されなかったと思うんですけども、蓑原先生が中心になって再評価しようと、勉強会やって、それが本になっています。そのお話を聞いていると、すごく社会的に意義のある仕事をずっとされていたんだなという感じがします。その中にやっぱり農協とのつながりの話であったりとか、ニュータウンの話であった

りとか、恐らくメタボリズムというグループの建築家の中でそういう仕事をしたのは彼だけで、社会にどうコミットするのかということの本気で考えた、稀有な建築家でありプランナーだったんじゃないかというふうに思います。

田口 鈴木先生の来年7月に IPHS 国際都市計画史学会、その横浜大会が開催されます。その中心メンバーで、横浜サイドをプロモートされていく役割を果たされます。われわれの会も鈴木先生のご指導ご鞭撻をえながらこの会議に参加したいと。まだ正式な表明はしていませんが、われわれとしてもぜひ参加して、先生が先ほどお話されたように、世界の中での田村明をしっかり位置づけさせることの出来る研究を進めて行きたいと思います。きょうは先生、どうもありがとうございました。

以上