

ドボクに萌える

1 「ドボク」に萌える



大山 顕
OHYAMA Ken

写真家/フリーライター
住宅都市整理公団総裁

なぜ今、「ドボク」なのか？ なぜ「ドボク」に萌えるのか？ 「マニア」とは一線を画す「愛好家」が気づいた「ままたらなさ」とは？ 土木業界で働くニンゲンが思いもよらない「ドボク」の魅力の正体、そして「ドボク」の愛で方とは！

世の中には「ドボク」に萌える人たちがたくさんいる。ダム、水門、送電鉄塔、電柱、擁壁、高架橋脚などなど。そしてほくは工場やジャンクション、鉄道高架下の建築物を愛でてきた。インターネット検索すればいろいろな種類のドボク写真がヒットし、それらを愛好する人たちのウェブサイトが見つかる。

なぜいまドボクに萌える人が少なからずいるのか？ どういう愛で方をしているのか？ そしてなぜ惹かれるのか？ について語ってみようと思う。

「ドボク」と「インフラ」

まず最初に「ドボク」とは何なのかを説明せねばなるまい。この呼称は前述のような構造物愛好家のうち、ダム愛好家の萩原雅紀さん、工場の石井哲さん、鉄塔の長谷川秀記さん、そしてジャンクションと団地でほくが、同じく水門愛好家の佐藤淳一さんの呼びかけで集まり、2008年6月に武蔵野美術大学で「ドボク・サミット」と銘打ってシンポジウムを開催したことに端を発する。この時の様子は、後にその名も『ドボク・サミット』のタイトルで書籍化された。当時ネット上で存在感を増してきていたほくら愛好家同士は、対象物は異なれど、同じ「におい」をお互いに対して感じていた。思いっきり語り合ってみることで、自分たちのこの偏愛ぶりは一体何なのかを明らかにしてみようではないか、というのがこのシンポジウムの目的であった。

それにはまず自分たちが「萌える」これら対象物をくる名前が必要ではないか。そう感じたほくらは、今でもよく覚えているが、事前打ち合わせと称し

て国分寺の居酒屋に集まった。ああでもないこうでもないアイデアを出し合ったが、結局良いネーミングを思いつかず、暫定的に「ドボク」とカタカナで表記することで手を打とう、となった。たぶんもう酔っ払っていて、それ以上考えるのが面倒だったのだと思う。カタカナの「ドボク」にしたのは、ほくが写真を撮り続けているもののひとつが、あきらかに「土木」ではなく建築物である団地であったことと、工場を「土木」と呼んでいいのかどうかにも迷いがあったからだ。それに今後出現するであろう構造物鑑賞趣味のためにも、あえてあいまいな言葉を選びたかった。

ともあれ、暫定のはずのこの名称は書籍のタイトルにもなり、その後さまざまところで口に出されるようになり、定着してしまった。もっと良い名称があったのではないかという気もするし、これでよかったという気もする。今、あえて別の言い方をするのなら、これらの構造物は広義の「インフラ」なのではないか、と思う。

「なんとなく」を大事に

さて、時代は下って現在。これらインフラ構造物に萌える人たちが急速に増えた。ほくらは期せずしていわば先駆者となってしまっているが、それはすべてインターネットのおかげである。もちろんダムや工場、鉄塔などに魅力を感じた人間はほくらが最初ではない。たとえば1910～20年代のロシア・アヴァンギャルドの版画にはプロパガンダの一環としてではあるが、魅力的に工場などのモチーフが登場する。工場構造物写真の王様であるベッヒャー夫妻が給水塔や



写真1 製油所の構造物。この造形を支配するのは熱、圧力、振動、という物理現象だ。それらと折り合いを付けた結果がこの魅力的な装置

溶鉱炉、採掘塔などを撮り始めたのは1950年代終わりだ。日本では1990年代から多くの写真家によって、工場をはじめとする土木構造物をモチーフとした写真集が出版された。

しかしこれらの表現はあくまで美術家によるものだった。今日のインフラ鑑賞趣味は、これら1990年代までの流れとは異なる文脈から生まれてきている。それがインターネットというわけだ。ポイントはほくらが「作家」ではない点だ。ほくらが求めているのは自分の価値観の表明の場と、それに同意する同好の士の存在であり「作品」ではない。このスタンスによって、ネットにおけるインフラ鑑賞趣味と2000年までの構造物をモチーフとした表現との間には決定的な違いがある。

さらに重要なのは「マニア」ではない点だ。こう聞くと、みなさまは意外に思われるかも知れない。仕事でもないのにインフラ構造物に強い興味を持つこと自体がマニアックではないのか、と。しかしそうではないのだ。「詳しいことはよくわからないけど惹かれる」「なんか、いいよね」という、あくまで「鑑賞」の距離感にこそ、インフラ鑑賞趣味人口が増えた理由がある。「マニア」は知識合戦に陥りがちだ。オレの方がよく知っている、いやいやオレの方が、というやりとりは趣味の世界を成熟させる一方で参入障壁を上げてしまう。ほくらがやりたかったのは、マニアでない普通の人が見慣れた風景にこそ、実はじっくりと鑑賞すべきおもしろいものがある、ということなのだ。そ

のためには「なんとなく」を大事にしたかった。そのあいまいな興味を持った層にアプローチするのに、インターネットはまさに福音と言うべき存在なのだ。

魅力の正体は「ままたらなさ」にある

ここで話を少し変えよう。ほくらがなぜインフラ構造物に「萌える」のか、という点だ。

ほくはいままで「工場萌え」の他に団地、ジャンクション、そして高架下建築の写真集を出している。長い間、ほく自身にもなぜこれらのインフラ構造物(ちなみに、ほくはマンションと団地の違いを、商品とインフラの違いだと思っている。ほくが感じる団地の魅力は、団地のインフラ性にある)に惹かれるのかよくわからないままだった。それが説明できるようになったのは、とある高架下建築を見た瞬間だった。

それは大阪の環状線鶴橋駅近くにあった高架下建築。隣り合った同じ高さの2つの家屋が、かたや3階建て、かたや2階建てという並びだったのだ。これを見た時「あっ!」と声を上げてしまった。「だからほくは高架下建築に、さらに言えばインフラ構造物に惹かれるんだ!」と。

これはどういうことか。高架下建築の高さを決めているのは、建築の要件ではなく高架の事情なので、2階建てにしては高いが3階建てにしては低いという中途半端な状況が起こりうる。つまり、高架下建築においては、鉄道というインフラの論理がデザインを決めているということだ。ほくはこのことに強い魅力を



写真2 鶴橋駅近くの高架下建築。個人的に思い出の強い物件だ。この階数が異なる並びを見て、自分がインフラに感じている魅力の源泉を知った



写真3 大阪の美章駅前の高架上建築。都市に住むということがどういうことかを端的に表していると思う。鉄道インフラの論理と折り合った結果、思いもよらぬ美が現れる

感じた。都市で何かをつくるというのはこういうことだ、と。この理屈でいくと、工場の造形は熱と圧力、振動などが決めている。ジャンクションは土地収用と交通工学の論理が支配している、ということになる。

なにかを造ろうとすると、意匠の論理を跨いで超えてしまおうとする、どうしようもない事情がある。ぼくはこれらを「ままならなさ」と呼ぶことにした。「ままならなさ」とどう折り合い、結果どのような形となって現れるか。インフラ構造物においてはとくにそれが顕著で、だから魅力的なのだ。インフラはシステムなので、その規模が単体の建築物などとは比べものにならないほど大きい。大きいものはより強力な「ままならなさ」と折り合わなくてはならない。

鉄塔やダムや高架道路が一点モノになるのはそのためだ。

ぼくが感じる魅力の正体を上手く説明できないでいた時分には、よく「要するに『機能美』ってことですね」と解釈されたものだ。なんとなくこの意見には違和感があったのだが、その理由がいまならよくわかる。機能に従っていることはいわば当たり前のことで、問題はその機能を実現しようとする際に立ちふさがる「ままならなさ」との格闘の方が問題なのだ。工場のパイプはなぜあんなふうの魅力にグニャグニャなのか。日本橋川に立っている首都高の橋脚の断面はなぜ丸いのか…。

おそらくインフラにおける「ままならなさ」のうち最



写真4 大阪の阿波座ジャンクション。理想とされる線形を実現するだけの十分な用地が確保しがたい都市における、典型的な高度に重層交錯した高架道路。カッコいい!と思う

大のものは地形や天候・気候だと思う。だから最近ぼくは地形に夢中だ。一方ですべての「ままならなさ」が魅力の元であるわけではない。例えば極端な工期の短さや費用の少なさは、それと折り合っても必ずしも結果が魅力的なわけでもないと思う。おそらくインフラ作りに携わる方にとっての最大の制約はこれらだろう。とはいえ潤沢すぎる費用がインフラの魅力のスプイルしてしまうこともあると思われるので、コストもまた「ままならなさ」の一部であるかもしれない。法や規制も同様だ。目下のぼくの悩みはこういった人間由来の「ままならなさ」へどういう態度をとったらよいか、というものだ。

今が絶好の「ドボク萌え」を増やすチャンス

最近、ぼくが見て感動したインフラ作りは、いずれも東京の首都高品川線大井ジャンクションあたりの工事と、古川地下調節池の工事、そして環状2号線の橋梁工事だ。なにに感動したかという、その作業スペースの無いなかでのやりくり、だ。ぼくがたまたま見たこれらの工事に限らず、実際にはおよそ都市で行われる工事はすべて「トラックヤードが十分でない」「掘った土を置く場所もない」「こっちを先に建てちゃうとこっちの邪魔になる。でもこっちを先に作らないとまくいかない」などの場所がないゆえの「ままならなさ」に悩まされているのだと思う。古川地下調節池工事を見せてもらった際に聞いた「都市土木」という言葉がふかく胸に残っている。まささらな土地

になにかをつくるのとははるかにレベルの違う困難さがそこには見て取れた。

さて、昨今の「都市土木」の主流は維持・管理、そして更新・建て替えなのではないかと推察する。高度経済成長期にすさまじい規模で新設された各種インフラをどのようにしていくか。その作業すべてが「都市土木」のままならなさに直面するのだと思う。何をしようにも周辺には既存の構造物・インフラがひしめき合っている。それらに影響を及ぼすことなく、時には事業者の枠を越えて調整していったりするのだろう。素人が想像しただけでくらくらしてくる。環状2号線の汐留付近の工事の際に、八重洲線の一部を撤去し構造を付け替えたことなどを思い出す。

さきほどぼくは「なんとなく」を大事に、と言った。ドボクへの興味を喚起するために必要なのは、声高に叫ぶことではなく、「言われてみればすごいよね、カッコいいよね、がんばってるよね」と思える、マニアではないけれど大人の好奇心を持った普通の人たちにアプローチすることだと思う。難しいことは後からいい。まずは当たり前だと思っている都市の風景が、いかに大胆に、かつ細心の注意をもって維持されているかに、はっと気づくことが必要だと思う。「目にしている」けれど「見て」はいない。そういうものに気づききっかけとして、いままでそこに当たり前あったものが、たまになくなったり姿を変えたりする、インフラの更新のラッシュ期である今は、絶好の「ドボク萌え」を増やすチャンスだ。