EToS 報告書
EToS Research Report

テクノロジーと東京

Technology and Tokyo

山本 真鳥編
Edited by Matori Yamamoto

EToS
江戸東京研究センター
Hosei University Research Center for
Edo-Tokyo Studies

はしがき

このワークショップは、法政大学江戸東京研究センターのかかえる 4 つのプロジェクトのひとつ「テクノロジーとアート」の主催によるものであり、2019 年 3 月 30 日に、法政大学市ヶ谷キャンパス、ボアソナードタワー25 階研究所会議室 5 で開催された。

2018 年度までプロジェクト・リーダーは安孫子信氏が務めており、年度が代わると同時に山本がリーダーを交代したので、このワークショップは安孫子氏のリーダーとしての最後のお仕事であった。同年度は資金的にも余裕があり、「アートと東京」「文学と東京」の 2 つのワークショップも 11 月に開催され、その一連の流れの中で、この催しが開催された。この報告は、それぞれの発表の趣旨を簡単にまとめてワークショップの覚え書きとする目的で作成されており、いずれは個別に論文に結実するためのものである。

ワークショップは 3 つのテーマに分かれており、パネル 1 が＜交通＞、パネル 2 が＜建築＞、パネル 3 が＜テクノロジー＞であった。パネル 1 は、主として東京となってからの交通ネットワークの発達によって、どのように人々の暮らしが変わってきたのか、また、これからどのように変化していくのかということがテーマであった。首都圏の最初の鉄道はもっぱら寺社への参詣ということが大きな目的であったという鈴木氏の議論はまさに目から鱗であり、総説となる陣内氏の鳥瞰図は東京を学ぶ者の教科書となるべき論文であろう。岩佐氏の議論もこれからのニュータウン、宅地開発、ならびに人々の生活の動向を占うものであった。

パネル 2 は、建築というテクノロジーの発達が、都市の中で人間の暮らしや人間と自然の関係を疎外しているのではないかという疑念と大きく関わっている。都市の中の大規模再開発にアンチテーゼを突きつけている北山氏の議論、また、方向性として今後、都市の中の人間のくらしと自然との共生を図る

べきという高村氏の主張がそれぞれに展開されている。岩井氏の発表は、都市の中のテクノロジーの発達の軌跡をアートとして見ていこうという試みであり、東京の中に展開されるアートがいかに場所をめぐるテクノロジーと関わっているかを解読してくれている。

パネル3は、テクノロジーのさまざまな展開を東京の中で探る試みであり、石井氏は、江戸時代からのからくり人形の伝統が現代のロボット開発にも生かされているという報告を行った。白石氏は、現在シリコンバレーの最先端を行くIT技術者たちが、少年時代からの日本のマンガ・アニメに魅惑されてきた歴史が語られ、一見IT技術で遅れをとったかに見える東京のテクノロジーの魅力が彼らのことばを通して語られる発表を行った。田中氏は、文学の手法を一種のテクノロジーに見立て、さまざまな東京を語る作品がそれら異なるテクノロジーによっていかなる都市の断片を見せるかを示してくれた。

1日のうちに9名が発表するという盛りだくさんな催しであったから、終了時にはくたくたであったが、それぞれの発表を伺っているだけでも大変実り豊かな1日が過ごせたことであった。

この報告を出版できるかどうかは、ワークショップ終了時には未定であったが、幸い運営委員会の中で予算化していただくことができた。またすべての発表者のご協力をいただき、ひとりも欠けることがなかったのはまことに幸いなことであり、心から感謝を述べたい。ワークショップの仕掛け人である安孫子氏にも御礼申し上げる。最後に、縁の下の力持ちとして実質的な版組を行ってくれたセンター研究員の徐玄九氏にも感謝したい。

2020年3月吉日

法政大学江戸東京研究センター
「テクノロジーとアート」プロジェクト・リーダー（2019年度～）
山本　真鳥

目　次

はしがき ･･･ 山本真鳥　1

Ⅰ. 交通

交通体系の変化と東京の都市構造の変容･････････････････････ 陣内秀信　7

効率の最大化によって変質する都市空間･････････････････････ 岩佐明彦　27

近代東京の社寺参詣と電鉄･･････････････････････････････ 鈴木勇一郎　47

Ⅱ. 建築

柔らかい都市のテクノロジー･････････････････････････････ 北山　恒　63

失われた場所、失われた時間･････････････････････････････ 高村雅彦　75

まちに眠るテクノロジーの記憶を探る･････････････････････ 岩井桃子　87

Ⅲ. テクノロジー

人間とテクノロジーのインタラクションンをデザインする：シリコンバレーと東京 ･･･ 白石さや　99

江戸時代の科学技術と現代のロボット･････････････････････ 石井千春 113

テクノロジーとしての文学言語･･･････････････････････････ 田中和生 123

Ⅰ. 交通

交通体系の変化と東京の都市構造の変容

陣　内　秀　信

はじめに

東京の都市空間は、激しい変化を見せるが、その移り変わりの中にはある種の論理、あるいは構造がある。ここでは歴史をたどりつつそれを読み取っていきたい。

最初に先ず、交通という切り口が、なぜ東京を読むのによいのかを説明しておく。この都市は歴史的に見ても、江戸時代からすでにモビリティが高く、人の移動が多いという性格をもつ。しかも「水の都市」と「陸の都市」とが、時代とともにその力関係を変え、交通の在り方もダイナミックに変化したという事実がある。

もう一つ、東京の特徴として、強い中心があって求心的な構造をもつという都市とは全然違うという点があげられる。複数の核があって、複核都市の様相を見せる。しかもそれが時代とともに大きく役割や重要性を変化させてきた。そのダイナミズムの中で、都市におけるモビリティをつくり出すのが交通手段である。これも時代とともに変化してきた。こうした性格をもつ東京だけに、この巨大都市の在り方の変遷を見るのに、交通は鍵を握るといえるのである。

大きな流れとしての水運から陸運へ

江戸から東京への転換を見れば、水運（舟運）から陸運へという大きな変化があるが、重要なのは、文明開化以後の近代になっても、そして昭和の時

代になっても、水上交通が依然重要だったという点である。それをすっかり捨て去ったのが 1964 年のオリンピックの頃だったが、また近年、徐々にだが、その復活の動きも見られる。ここでは、そういう見通しももって論じていきたい。

まず、江戸時代には、船の交通は様々な目的で使われた。大きく見れば前近代には、世界中、物を運ぶには、安全で大量に安く動かせる舟運に完全に依存していた。江戸の町もまさにそうで、船が使えたから、江戸城や壕の石垣の石材を伊豆や真鶴あたりから運べたのである。

実は舟運の重要性は、近代になってもずっと続いた。特に、近代には動力船ができ、速度も輸送量も増えた。全く異なる面として、漁師の文化が江戸東京を支えていたといえるが、そこでも船が大きな役割を果たしてきた。さらには、人を運ぶのにも船が使われたが、その多くは花見、納涼の遊びや芝居や遊郭へ行ったり、寺社へ詣でるのに船が使われた。今で言えばレクリエーションと結びついていたといえる。

近代になると、物流機能と工業の空間が大きく広がったが、それらが立地するのはもっぱら、搬入・搬出に便利な水辺だった。また、蒸気船である水上バスが運行されるのが近代であり、これが移動手段として船の重要性をさらに増すことになった。しかし、都市内交通としての船の利用は戦後の高度成長期に入る頃、急速に失われることになった。

江戸の多様な舟運とその伝統の継承

水の都市の性格をもった江戸の都市における舟運をまず少し詳しく見ておこう。例えば、江戸の知られている最古の地図「武州豊嶋郡江戸庄図」（図1）を見ると、日比谷入江がすでに埋められ、その東に東海道を中心に町人地が大きく広がっているのがわかる。江戸の原型がすでにでき上がっていた。

東海道（現在の中央通り）の東側に、日本橋から京橋にかけて、船が入れるドックみたいな船入堀がたくさん造られている。江戸の下町のこの辺は、どこも掘割で囲われた島で、ここにさらに船が入り、城や都市の建設のため、

図 1　「武州豊嶋郡江戸庄図」1632 年頃

（国立国会図書館デジタルコレクション）

石材をはじめ多くの物資を運び込んでいた。やがて、普請工事が終わりに向かうと、こうした船入堀は埋め立てられ、商業地に転換されていった。船が入る港湾空間はもう少し海側の前面に出ていった。

結果として、掘割が網目状にめぐり、それぞれの掘割に河岸が分布する水都江戸の独特の空間構造が生まれた。鈴木理生氏が名著『江戸の川・東京の川』（日本放送出版協会、1978 年）のなかで、江戸の河岸の分布を初めて図示した（図 2）。これほど多くの河岸が存在したことに驚かされる。

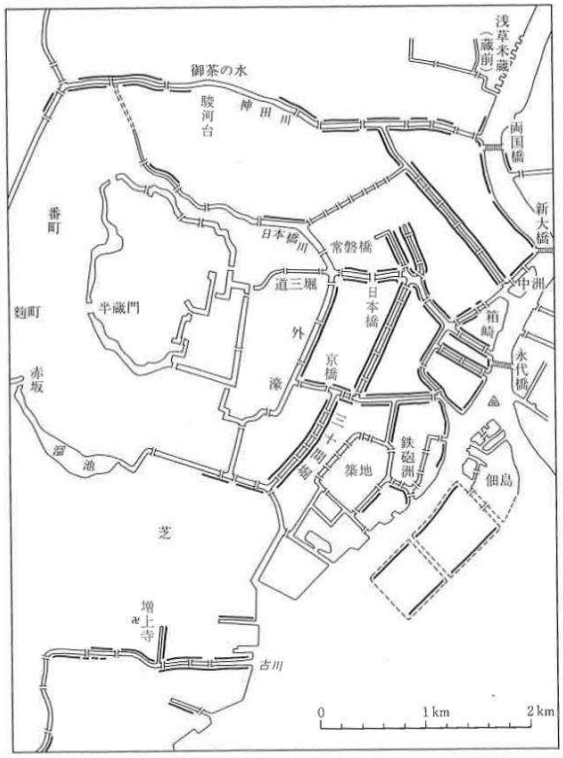


図 2　江戸後期の掘割と河岸

（鈴木理生『江戸の川・東京の川』）より

このように、江戸では港の機能というのは、湾に面する外側にあったのではなく、内側の掘割沿いにあった。私はこれを「内港システム」と呼んでいる。この在り方は実は、ヴェネツィア、アムステルダム、蘇州など、世界のいわゆる水の都市といわれる都市に共通している。大阪（坂）も同様であった。歴史学の分野では、吉田伸之氏が非常に精力的に、舟運にもとづく江戸の流通経済活動について研究し、その成果を発表している（吉田伸之『都市―江戸に生きる』岩波書店、2015 年）。ヴェネツィアから研究を始めた私自身にとっても、この構造の比較は非常に興味深い。

大型船が佃島の沖に停泊して錨を下ろし、ここから艀に積み替えて内部の掘割にどんどん入ってきて、河岸に並ぶ蔵に荷を運んだ（図 3）。

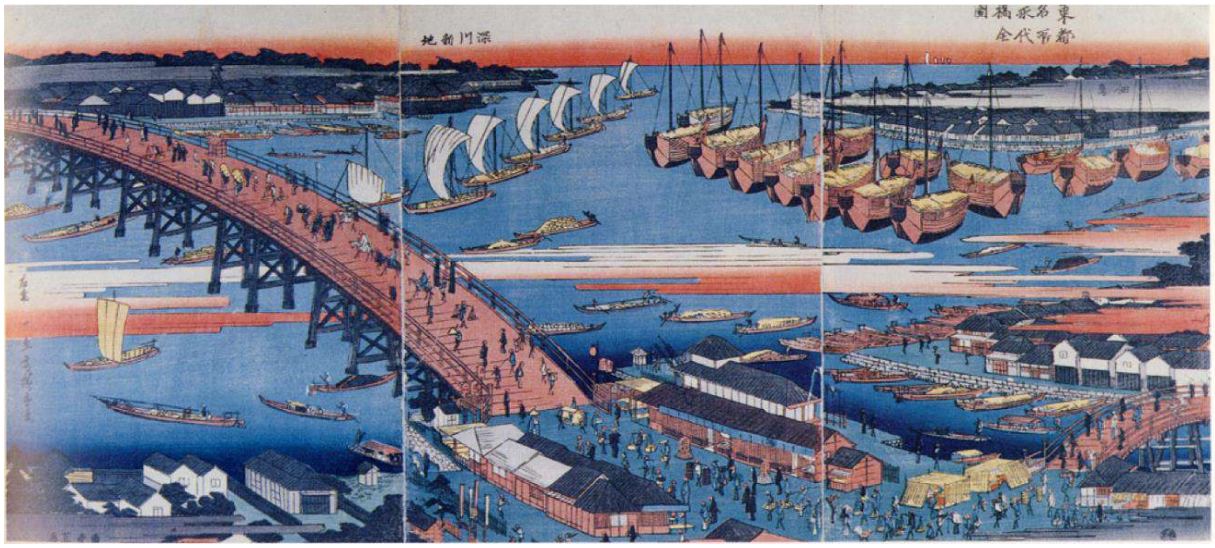


図 3　歌川広重「東都名所永代橋全図」（都立中央図書館）

こういう形式は日本の水都に特有の都市構造で、大坂では、河岸のことを浜と呼んだ。つまり、舟運に依存して発展した日本の都市の独特の構造である。江戸では、関西をはじめ全国各地の遠方から来る船だけではなく、関東一円、今の首都圏からもどんどん船が集まった。東北からの米などの物資は、房総半島の南を回るのが危険なので、銚子から利根川に入り、佐原などを通ってショートカットで江戸まで行ける「内川廻し」と呼ばれるルートが開発された（難波匡甫『江戸東京を支えた舟運の路―内川廻しの記憶を探る』法政大学出版局、2010 年）。こうして江戸に船で物資が集まる仕組みができ上がった。

図 4　幕末の江戸橋広小路復元図

（羽多野純氏による）

そのような広域に及ぶ舟運のインフラが見事に整備された。さらにダイナミックに運河建設で舟運ネットワークを創り上げたイギリスでは、17 世紀、18 世紀初めにできた運河が最近、ヴァカンスの船旅などに再活用されており、東京も可能性があると考え、私も難波匡甫氏とともにチャレンジして、月島の勝どきマリーナから船を出して乗り継ぎ、ロックゲートを幾つも潜って、銚子まで船で行った。今もそれが可能である。

水都江戸の中心部に目を向けると、日本橋の一つ下流の江戸橋に、舟運の基地ができていた。ここは国立歴史民俗博物館の共同研究会が史料に基づいて研究し、復元模型も作製した（図 4）。

その一角に木更津から船で来る人々の河岸がある。様々なモノ、米と人が来る。南東の楓川沿いの河岸には、紀州のミカンが荷揚げされた。こうした港の機能がまさに都心部にあったのである。独特の河岸が数多く存在し、竹河岸、酒問屋が並ぶ新川の河岸など、扱うモノ、商品が特化した河岸も多かった。

舟の活用を考えるのに、漁業の存在は忘れられない。江戸東京にとって、漁業及びそれを担う漁師町が非常に重要だった。川田順造氏は、東京は魚臭い町だと述べる。

東京湾のような浅瀬の海は、漁業に最適で、その湾岸には江戸時代、幕府の庇護もあって多くの漁師町が発達した。そして 1960 年頃まで漁業が活発に行われていた。佃島の住民は、海とともに生きる漁師のスピリットを持ち続

け、1960 年頃まで住吉神社の前面の浜で、有名な八角神輿を海に入れる壮麗な海中渡御を行っていた。今も、元の漁師町の頃の港の跡に、屋形船や釣り船の基地がある。我々もここからスタートし、1980 年から、江戸東京の水側からの観察を継続してきた。

前回の東京オリンピックは 1964 年の 10 月に行われたが、その直前の 8 月まで佃の渡船があった。非常に立派なつくりで、列車の客席のような座席があった。こうした海との繋がりが引き継がれ、船が使われ続けているのは、品川の荏原神社の祭礼である。品川からスタートして、お台場海浜公園まで 10 艘ほどの船でパレードをし、お台場の入江に着き、神輿を海に入れる（図 5）。

図 5　お台場海浜公園での海中渡御

（法政大学エコ地域デザイン研究センター蔵）

もう一つ東京の江戸からの特徴として、ヴェネツィアと似た面もあるが、芝居を見に行くのに、金持ちは船を使っていたことがあげられる。江戸の初期（寛永時代）を描いた出光美術館所蔵の「江戸名所図屏風」には、できたてほやほやの新地に、芝居小屋や遊郭的な茶屋が並んでいた様子が見られる。船が遊びにも存分に活用されていた状況がよくわかる。

東京にこうした舟遊びの伝統が復活するのが 1970 年代の後半である。柳橋で船宿と料亭が組んで屋形船を復活させたのが切掛で、今では東京中に広がっている。

柳橋では、花柳界は案外早めになくなったが、高度成長期を迎える頃、23 軒の料亭があった。防潮堤が作られるまで、どの料亭も自前の船着き場を持ち、粋なお客は船宿から船を呼んで、隅田川をのぼり、納涼を楽しんだという。

1960 年代に堤防ができたことにより、舟運が完全に衰退した。文明開化とともに、西洋の近代文明である鉄道が導入され、陸の時代に変わっていくプロセスが開始された。象徴的なのは、明治 5 年の新橋ステーション建設にともなう変化である。この敷地にはもともと大名屋敷が三つあり、その川沿いの土地に、数多くの船宿があった。これらの船宿は、保証金を受け取って移転を余儀なくされた。

その行き先の一つが三十間堀だった。この水辺に、船を使って遊ぶための料亭や船宿が複数存在していたことが確認できる。こうして三十間堀が水都江戸の一つの役割を引き継いだといえる。

一方、新橋ステーションは次の陸の時代の象徴となった。明治 5 年の銀座の大火からの復興に合わせ銀座煉瓦街の建設が実現した。そのなかで、横浜との間の最初の鉄道の終着駅である新橋駅はまさに、文明開化の顔であった。この新橋の側から近代日本の首都となった東京の都心にアクセスする。駅前広場から掘割を橋で越えた銀座の入口に、博品館という有名な勧工場ができ、これもランドマークとなった。銀座ストリートが日本で最初の駅前商店街だと銘打った面白い展覧会が開催されたこともある。

近代における東京の舟運強化

近代には舟運も変化し、蒸気船による大量輸送時代を迎えた。利根川水系で活躍する定期貨客船「通運丸」という名の木造外輪蒸気船が明治 10 年に営業を開始した。最初は小名木川の扇橋に始発場があったが、後に両国にターミナルができて繁栄した。上利根方面、銚子方面への船が就航し、大勢の客

を運んだ。まさに川田順造氏の故郷、小名木川の高橋という町が舟運の基地として繁栄した。

明治中期に舟運が重視されていたことをよく物語ることがある。江戸から明治に受け継がれた頃、今の日本橋川の上流の部分は船が通れなかった。江戸の初期に水害から守るため、上流から流れ込んでいた河川を東側へ付け替えて、隅田川へ流れ込む今の神田川とした。お茶の水辺りの渓谷は、人工的に掘った水路である。目白の方から流れてくる神田川の水は、東に向きをかえ、日本橋の方に水が来ないようにストップしたのである。これを明治の市区改正計画の方針に基づき、小石川橋より飯田町堀留に至る新川が明治中期に開削した。そこに明治政府の舟運重視の考え方を見てとれる。

その頃、鉄道の導入で、甲武鉄道の終着駅、飯田町ステーションができ、やがて貨物駅も生まれ、さらに水戸藩の屋敷跡に砲兵工廠がつくられたこととも結びつき、舟運が重要となった。そして、法政大学高村研究室で博士号を取得した高道昌志氏が、明治以後の近代化の過程での舟運の強化をテーマに論文を書いた（『外濠の近代―水都東京の再評価』法政大学出版局、2018年）。江戸時代、市ヶ谷地区の高台に尾張の屋敷があり、神楽河岸の船着き場が江戸時代からあった。それが近代により強化されたという。

数年前に、「ブラタモリ」の番組の外堀特集で、面白い発見について紹介していた。現在の中央線の前身、甲武鉄道が敷設された際に、新宿から東に、谷の地形を活かし立体交差を生み、途中は延々と外堀の土手の所に軌道を入れ、さらに都心部は高架とすることで、踏切を一切つくらずに都心まで通したという。近代の鉄道の建設にも既存の市街地との関係を考えつつ、隙間に巧みに挿入したのである。水、緑の豊かな隙間、いい風景が駄目になったという面はあるものの、既存の市街地を壊さないで近代のインフラストラクチュアが実現できたというのも、西欧と比べた際の東京の特徴だと思える。

甲武鉄道の煉瓦の橋脚が残っている。明治の土木構造物である。日本橋川沿いには、江戸の石垣、明治初期の常盤橋の石橋、昭和初期の復興橋梁など、歴史的資産は多い。

近代前期における水から陸への変化の過渡期を表す象徴として、河岸に登場した鉄道駅の事例が幾つもある。旅客がなくなり、貨物駅として存続していた例が多いが、近年、それらが不要となり、再開発の格好の場所となった。

例えば秋葉原の貨物駅は、舟運と結ぶため北の方からわざわざ水路を掘り、舟入を設けていた。両国の現在、江戸東京博物館があるエリアは幕府の竹河岸だったが、その一角に両国駅が終着駅形式でできた。それがやがて隅田川を越えて、対岸の都心へ総武線として入っていくという経緯をたどってきた。

象徴的なもう一つの事例として、東京スカイツリーができた東武鉄道の押上がある。ここも本来、河岸にできた終着駅形式の鉄道駅であり、船との結節点だった（図 6）。やがて関東震災後に鉄道が隅田川を越えて、浅草の方まで入っていくと、そこが貨物駅として残された。その大きな跡地の有効利用として、東京スカイツリーの登場ということになった。

図 6　東武鉄道の押上

大正 6 年に終着駅「あさくさ」ができ、昭和 22 年には貨物駅になっていた。

（資料提供：UR 都市機構　東京都心支社　押上・業平橋事務所）

都市のなかのどこが繁栄するかは、交通手段によって大きく時代とともに変わった。江戸から明治初期には遊びの船がたくさんあった隅田川も、物流・工業にその役割が変わり、物を運ぶ船ばかりになった。浅野セメントの工場ができ、煙突が立ち並ぶ光景が江東一帯に広がり、それが戦後の 1960 年頃まで見られた。江東地区の掘割には物資を運ぶ船がぎっしり水面を占めた。

一方、日本橋の魚河岸も大正期まで、船を使い、フルに機能した。早い段階から移転の議論はあったが、結局、関東大震災後に築地に移転するまで、底の浅い平田船で、魚をどんどん運び、荷を上げていた。震災の直前に東京市によって行われた交通量調査のデータがあるが、船の往来が活発だったことをよく物語る。小名木川、北十間川なども多くの通行量を誇った。

その北十間川だが、ここに東京スカイツリーを建設することを決めた委員会があり、私もメンバーに入っていた。この高所から見た 21 世紀の東京の風景が、鍬形蕙斎が描いた江戸の鳥瞰図とピタリと重なること、それに加え、舟運復活への突破口としてもここに持ってきたいという思いで、押上のこの地が建設地に選ばれた。

物流システムの近代化と都市構造の変容

次に近代の物流の変化と都市構造の変容の関係を見てみよう。世界中どこも同様、物流というのは外側へどんどん出ていく。まずは、前近代は都心に組み込まれている。

江戸の場合は掘割のネットワークの中にある（図 7 の A）。これが、大正から昭和の初期に、少しずつ外へ出ていく。こうして大川端や、深川の佐賀町の辺に、昭和初期のいい倉庫がいっぱいあった。芝浦辺りも実は、昭和初期から戦後にかけての倉庫がずっと並んでいた（図 7 の B）。

それが、コンテナふ頭の登場で、外へ転出していく（図 7 の C）。そこで、用途を失った倉庫を文化的な機能、ギャラリー、ライブハウス、展示空間、レストラン、ディスコなどに転用する動きが 1980 年代の前半に起こり、注目を浴びたことがある。佐賀町のエキジビット・スペース（食糧ビル）、大川端の三菱倉庫などがその代表である。

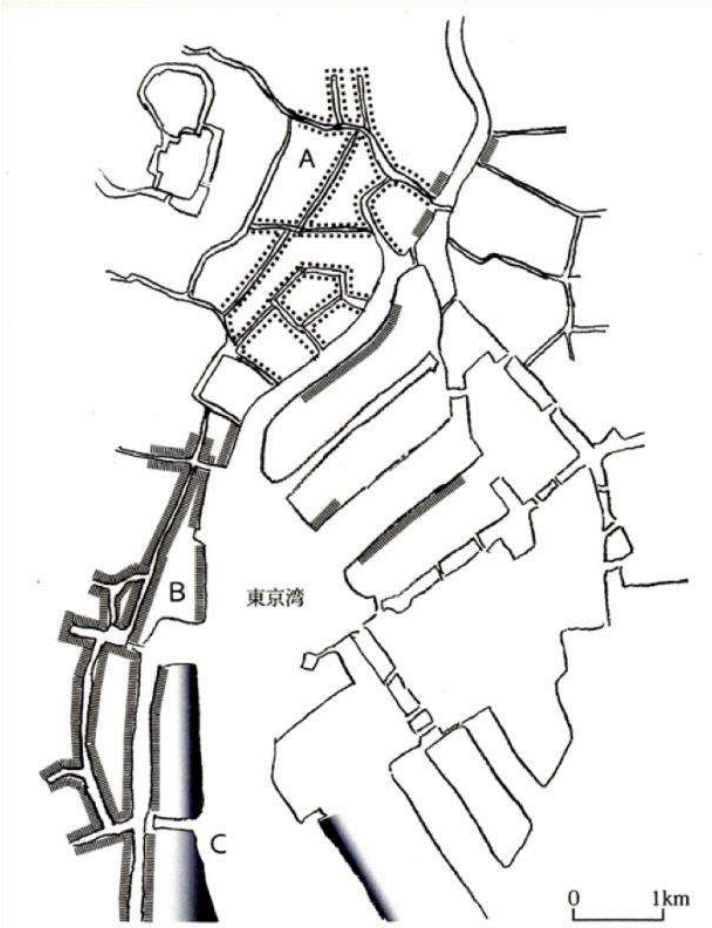


図７　東京の港湾空間変遷

A　前近代＝内港システム

B　近代＝埠頭＋倉庫群、近代内港システム

C　現代＝コンテナ埠頭

だがここで注目したいのは、都心そのものの江戸橋のたもとに昭和初期に登場した三菱倉庫である。竣工時の動画が残っており、昭和初期に艀の荷をホイストクレーンで上げる光景が記録されている。この建築は、外観からある奥行き分を残し、内側をくりぬいて高層ビルを建設し、保存と再開発の両立を図った。

昭和初期はモダン東京の機運に溢れたが、水辺に近代建築、橋梁、公園が続々と登場し、スマートな水辺景観を生み出した。水辺がまだ生きていて、水上バスも非常に活発だった。

舟運は、都心の日本橋川においても、昭和に入っても活発だった。戦後、徐々にそれが衰退し、水質も悪化するにつれ、水辺への関心が後退した。こうした状況のなかで、陸の時代を象徴する高速道路が 1964 年の東京オリンピックの直前に掛かった。さすがに江戸東京の最大の象徴、日本橋の上への高速道路建設には一部、反対もあったが、少数派だった。

高速道路建設への反対のため、数寄屋橋ではデモも行われ、それを伝える新聞記事が残されている。取材した新聞記者は、反対運動にシンパシーを感じていたものの、これほど臭いのでは埋立もやむを得ないという印象を記事にまとめている。

なお、日本橋に関しては、水を干して川底に高速道路を入れる案もあったが、高架でつくられた今の状態の高速道路を撤去することは近い将来可能と思われるので、結局は良かったと考えられる。

市電・鉄道・地下鉄の建設と盛り場の発達

近代化が進展するに従い、陸の文化はどんどん強まったが、銀座はある意味、掘割が巡る一つの島であり、水に囲まれている風情をもっていた。数寄屋橋は水と陸の両刀使いだった。外濠と有楽町駅が近く、フランク永井という歌手が『有楽町で逢いましょう』という歌で一世を風靡した。こういう近代の華やかな都市の舞台が水辺にあったというのは興味深い。南の外れの新橋には、水上バスの駅があり、ここから隅田川を船で上れた。

一方、大正後期から昭和初期に、私鉄の建設活動が進み、東京が郊外へ大きく発展した。住宅地の開発と同時に、ターミナル駅にはデパートもつくられ、そのまわりに盛り場を発展させるのに貢献した。

しかし、江戸以来の歴史を受け継ぐ最も古いタイプの盛り場、浅草がまだ頑張っていた。東京の最初の地下鉄である銀座線は、重要な役割を担っていた浅草と上野の間につくられた。それを掘った土で、隅田公園もできた。新しい都市インフラとしての交通手段、地下鉄。そのルートが重要で、銀座線は江戸時代の街道の下に、古い町を結びながら挿入されることになった。しかもデパートがその上につくられ、相互に連動していた。北から上野松屋、上野松坂屋、日本橋三越、白木屋、高島屋、松屋、銀座三越、松坂屋。これら全て、地下鉄銀座線に沿って立地した。日本橋三越は資金を全て出したので、駅名にデパート名がつくことになった。これらの老舗のデパートは、後のそれとは異なり、鉄道の駅には依存してない。

やはり鉄道駅から離れている明治の頃からの渋い盛り場で、近年、隠れた人気を集める所もある。その代表が四谷荒木町である。甲州街道に市電が通っていたため、当時としては足の便はよかった。松平家の屋敷の跡がすり鉢

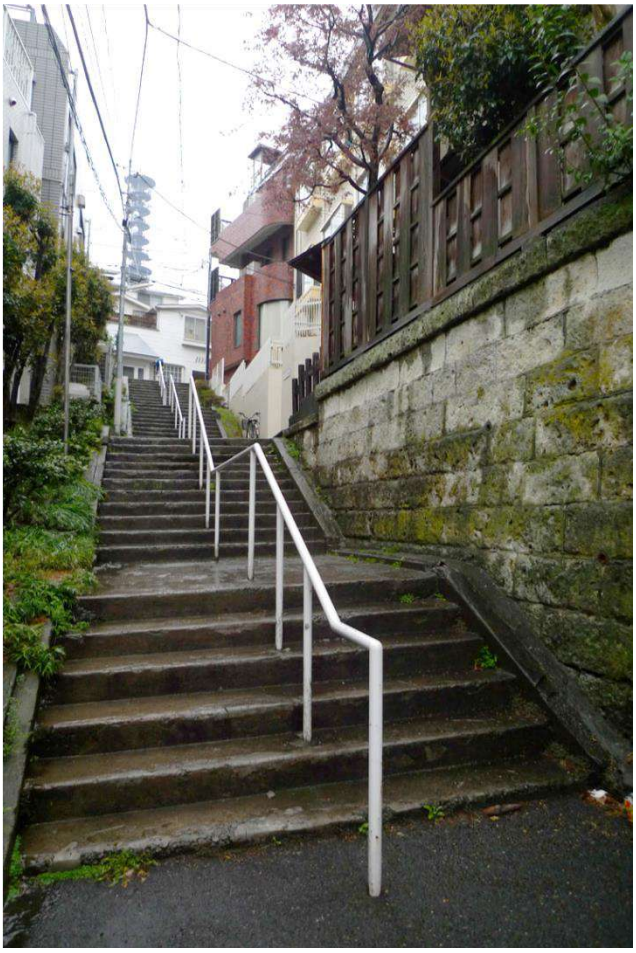


図８　すり鉢状の地形をもつ四谷荒木町

状で、明治には池のまわりに粋な花柳界が形成された（図 8）。今はやや停滞気味だが、雰囲気のよさを受け継ぎ、知る人ぞ知るよい飲み屋街となっている。

また、麻布十番も同様に、市電でアクセスできる便利な、花柳界のある町だった。神楽坂は鉄道と市電で行ける花柳界の町で、山手線沿線の花柳界をもつ大塚の小盛り場も路面電車と鉄道の結節点に栄えた。

交通史から見た東京の、世界の大都市の中での特徴は、西欧にならい明治初期から導入された終着駅形式を捨て、大正の時期から、通過型の駅の形式に変えていったという点にある。現在でも、ロンドン、パリ、ウィーン、ローマ、さらにはニューヨークでも、ターミナル型の駅をとり、旧市街の縁に立地する駅に到着した列車は、また引き帰していく。パリやウィーン等の大都市では、幾つかの方向から都心に向かう終着駅が設けられている。

ところが東京駅では、アムステルダムと似た、通過する駅の形式が導入された。これでモビリティが一気に上がることになった。

もう一つ駅に関して述べると、意外にも山手線のターミナル駅の元は古い時期に遡る。新宿も、明治 18 年に駅ができた。しかし駅は、内藤新宿の宿場町を起源とする既存のアーバンコアから意図的に離れた所につくられた。渋谷の駅も同様である。

煙、火の粉による火災を恐れ、鉄道と駅は外へ追いやられたと言われる。全国の城下町でも同じような現象があり、駅は旧市街の端部に置かれていることが多い。

しかし時間が経過し、近代化が進むとすると、鉄道の重要性が理解され、市街地に駅を積極的に取り込む傾向が生まれた。そういう意味で、最初は脇役だった駅が、都市の中の主役に徐々になっていったのである。例えば、京王電鉄を見ても、最初は今の新宿駅ではなくて追分の方に駅を設けていた。すなわち近世以来の既存の中心に近い方に終着駅を建設した。市電もその位置に入っていた。今の伊勢丹の方にあたる。そこが重要な場所だった。

震災復興期の昭和初期、駅の周辺に重要な店舗が登場し、中間エリアに映画館、劇場などがつくられ、駅と従来の中心が連続的に繋がるようになる。そして結果的には、戦後の高度成長期に大衆的な盛り場に発展した新宿には、駅を中心として三重構造を示す独特の都市空間が生み出された。即ち昼の商業（ショッピング）、そして晩の飲食とエンターテインメント、さらに夜のいかがわしさをもつ内奥の秘めた空間が駅を中心に奥（外）に向かって三重に配置される典型的な盛り場の構造ができ上がった（図９）。

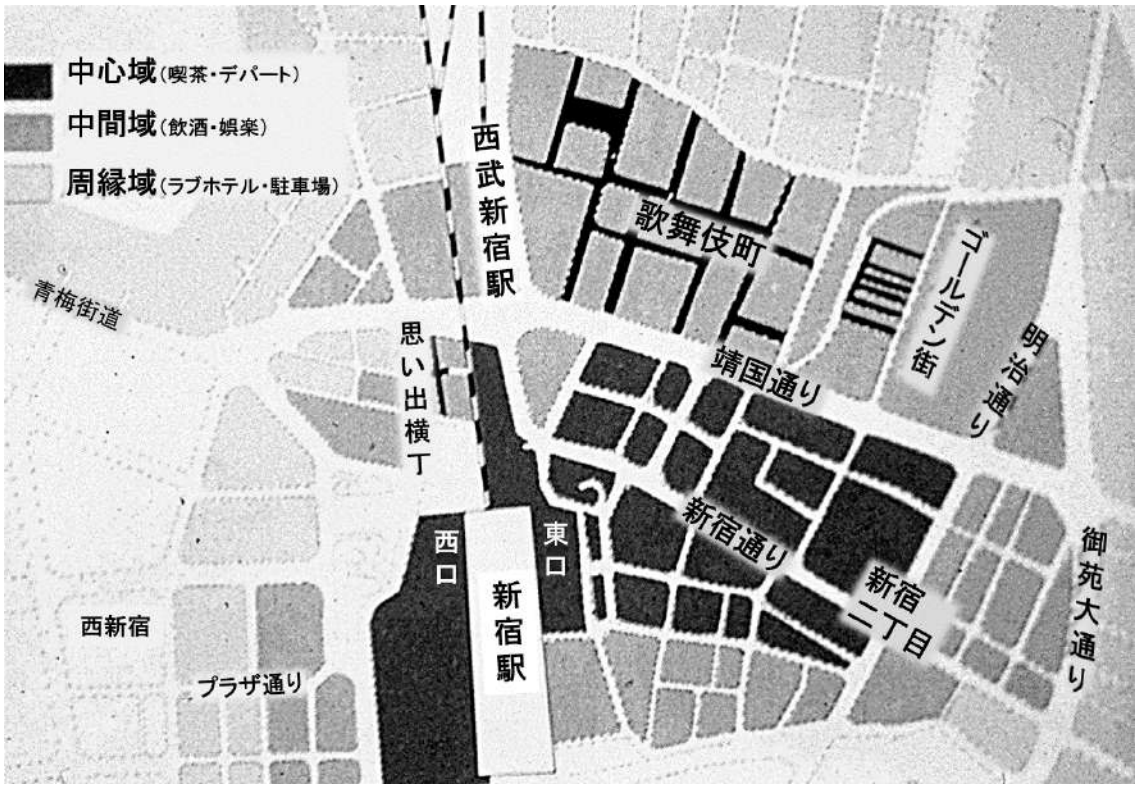


図９　新宿　ターミナル盛り場の三重構造

すり鉢状の谷底に駅をもつ渋谷も似た経緯で発展し、同じような三重構造をもった。渋谷も最初は古い都市核から離れた位置に素朴な駅ができたが、すぐに今の位置に移動した。しかも、渋谷には実は、駅周辺よりもっと古い渋谷の奥座敷とも言うべきコアが存在した。円山町である。近くに軍隊の駐屯地があり、男社会に欠かせない花柳界が成立した。後にだんだん駅の方に開発が引っ張られ、ターミナル盛り場の様相を呈するようになった。だが、古い重要なものが奥にあるというのが渋谷の特徴で、しかも地形が生かされている。合理性、機能性を越え、遊び心を含んだポストモダンの盛り場と言われたのである。

鉄道建設と郊外における地域の空間変容

もう一つ重要な視点として、次に郊外の状況に目を向けたい。鉄道と地域形成との関係を意識し、『中央線がなかったら　見えてくる東京の古層』(2012年）という本を三浦展氏と一緒に刊行した。そこにおいて私は、自分が長らく住む杉並区の一角を取り上げている。地図や航空写真を眺めると、東西にまっすぐ中央線（元は甲武鉄道）が伸びるのが目に飛び込むが、いかにも後から人為的に無理やり入れたことがわかる。最も古くて土地に馴染んでいるのは、南のエリアを東西に流れる善福寺川である。この川沿いの安全な高台に縄文時代から人が住んできたことが、考古学の発掘成果で裏付けられる。そうした蓄積の上に、古代末から中世にかけて神社が誕生した。湧水のある場所にできることも多かった。

そして、次に注目すべきは中世の古道である。鎌倉街道、鎌倉古道などと呼ばれ、南北方向を結ぶものも多い。杉並のこのあたりでは、神田川、桃園川、妙正寺川のそれぞれを背にして生まれた中世起源の 3 つの神社間を結ぶ形で南北を通るのが注目される。

一方、近世の街道は、青梅街道、五日市街道、甲州街道と、都心から西へ放射状に出ていく。そして最後に、1889(明治 22)年に甲武鉄道がまっすぐ東西方向に貫通した。新参者とはいえ、この鉄道インフラによって人々の意識が

図 10　阿佐ヶ谷周辺の基層構造

（『中央線がなかったら　見えて来る東京の古層』）より

規定され、本来の地域を骨格付けるインフラ、水と緑のグリーンインフラに近い河川沿いの空間のもつ重要性が、これからますます出てくるものと思われる。

近代の構造として、甲武鉄道と鎌倉古道の交わる地点に、1922（大正11）年に駅ができると、震災復興の時期には早くも商店街が形成されたことが知られる。しかし地域の基層構造としては、鉄道以外の所に古いものが残っているということを思い返したい（図 10）。

そのことをより象徴的に示してくれるのが、中央線沿線の国立である。この駅の南側の一帯には、今日のデベロッパーのはしりともいえる箱根土地株式会社によって、大正末から昭和初めにかけて、山林だった土地を開発して東京商科大学（現・一橋大学）を中心とする「理想の文教都市」がつくられた。

人口が増えたのは戦後だが、国立は西欧近代の思想による都市計画の花形として実現した学園都市として脚光を浴びてきた。しかし、これは地域全体の歴史からすると、実は新参者であり、少し南に行った崖線の部分にこの地域の古くからの居住地である谷保村が存在する。湧水も多い恵まれた条件をもつこの土地に、古来人々が住み、営みを重ねてきた。

南の低地には、水田が広がる風景が60年代まであった。調べていくと、崖線の随所に湧き水があり、それを取り込んで平安時代に創建された谷保天満宮、戦後期以前の城館、そして鎌倉時代の南養寺が高台の際に存在する。その下に、近世に多摩川から引いた灌漑用水のネットワークが広がり、穀倉地帯を形づくってきた。しかし、甲武鉄道の国立駅ができ、その前面に学園都市が颯爽と登場したため、この国立地域に結果として南北での対立が生まれることになった。南北問題があるという。モダンな都市文化と豊かな田園の両方を結び付け、新たな国立の魅力を生み出すことを考えるべき時代に来ているといえよう。

近年の交通インフラの再編成で蘇った歴史のある町

再び都心に戻りたい。鉄道、あるいは駅と関係する興味深い現象が様々な形で見られた。先ず、「一つ目小町」という粋なネーミングが、80年代に登場した。この時期に、若者文化のメッカとして渋谷が人気の盛り場となったが、それと同時に、あまりにも大勢が押しかける喧騒に満ちた大衆盛り場を避け、アンテナ感度のいい女性、若者が渋谷から東横線で一つ目の駅、代官山のおしゃれな街に足を伸ばすという現象が現れた。

また、六本木が変容を見せた。従来日比谷線だけだった所に、2000年に新しい地下鉄路線である大江戸線が入ることによって、カンフル注射が打たれたかのように、この街が活性化した。そして森ビルによるアークヒルズ、六本木ヒルズ、三井不動産によるミッドタウンなど、1980年代末から近年まで、様々な大規模再開発が行われ、客層は大きく変わった。ディスコやバーに象徴される夜の盛り場から、ブランド物のショッピング、食事、美術館巡りなど、女性たちをターゲットとする昼の文化の街に性格を変えた。

新たな地下鉄の路線が入って変化した下町的なエリアとして、月島がある。月島は従来、鉄道インフラがない離れ小島的な存在だった。ところがそこに有楽町線が入り、さらには大江戸線も入ったことで、アクセスがよくなった。さらに、もんじゃ焼きの成功もあり、若者に人気の街となっている。

そして今、東京で最も人気を集める旬な場所の一つが清澄白河である。この地域の変遷は興味深い。そもそも深川の東側エリアには巨大な産業拠点の木場があり、清澄庭園と木場を東西に結んで、延々と続く商店街（現・深川資料館通り商店街）が発達し、戦後も繁栄を見せていた。ところが、木場が50年ほど前に新木場へ移転を開始したことにより、この商店街が寂れ、一時はシャッター街となっていた。だが、ここに大江戸線、そして半蔵門線の清澄白河駅ができたことで、状況に変化が生まれた。木場の水面を埋めて誕生した木場公園の一角に東京都現代美術館がつくられていたが、東西線「木場駅」からのアクセスも悪く、孤立した感があった。ところが、清澄白河駅ができると、むしろ歴史の蓄積があり下町的な雰囲気をもつこの深川資料館通り商店街を通って、現代美術館に行くルートが好まれるようになった。ここが今旬な町として人気を集める。

このエリアには、木場と結びついた施設、倉庫、印刷工場など、通常の住宅、町家とは異なる大きな空間をもつ建物が集積している。そのストックが今、うまく活かされ始めた。まずは、アートギャラリーに、それを追いかけるように近年、天井の高い空間を必要とする焙煎装置のある珈琲店が続々と開店した。

さらに、木場にある東京都現代美術館が改修工事のためこの数年、閉館していた期間を利用し、学芸員らが街に繰り出して地元の方々とコラボし、既存の施設、空間を活かして現代アートの展示を行い、大成功を収めた。

そもそもこの商店街を中心とするエリアは、鉄道駅に依存せずに発達した場所で、近世から近代にかけての様々な産業と結びついた色々なものが集積している。商工住が一体化して都市の原型ともいえる下町のコミュニティがまだ受け継がれている。

しかし、時代からやや取り残され元気を失っていたこの界隈に、地下鉄が通り、駅ができたことで、新しい血が入ってきて、実に興味深い現代の最先端の動きが生まれたのである。

このように新たな路線の地下鉄は、意外に貢献している。石原都知事のもと、大江戸線という名前を付けたときに、やや時代錯誤かなとも思ったが、今から思えば成功であった。江戸時代からの蓄積をもつ重要な街が、近代化

に乗り遅れて取り残され、長らく眠っていた。それがカンフル注射を受けて元気になってきている。その切掛をつくったのが大江戸線だったのではないか。

江東エリアには、もともとは舟運があった。そして路面電車（市電・都電）が最後にできて、最後まであったのが江東エリアである。従って、この地域では南北を結ぶ縦の交通が活発だった。しかし、舟運が廃れ、都電も廃止されるとその縦の移動手段がなくなった。総武線、東西線しかなかった時代は、東側の郊外から都心へ向かう通過交通ばかりで、江東内部を南北に結ぶモビリティがまったくなかった。近年、縦の交通として、新しい地下鉄ができたことによって、歴史をもった街が今、活性化している。シャッター街が蘇ってきた。台東区側のやはり古い街、蔵前もまた、同じようなメカニズムで蘇りを見せているのである。

こうした興味深い都市の現象の背景には、必ずしも政策的に誘導したり、計画的に意図したという側面は、あまりないのかもしれない。結果として、交通手段の変化が、都市の重要な場所を生成し、またポテンシャルがありながら寂れた場所を甦らせるのに大きく貢献してきたと考えられる。東京という巨大都市は実にダイナミックに動いてきた。その動きの論理を解読する上で、このように交通手段の変化に注目することが有効な方法となると思われる。

（了）

効率の最大化によって変質する都市空間

岩　佐　明　彦

変化は周縁から起こる

今回のテーマが「テクノロジーと東京」で、テクノロジーについて考えようということでお題をいただいたので、少し古い研究を掘り起こして紹介したい。

私は法政大学にお世話になる前に、2000 年から 2015 年まで新潟大学に勤務していた。新潟大学はキャンパスが郊外にあり、自動車交通が非常に発達することで都市が変質している事例を目の当たりにすることとなった。自動車交通も一種のテクノロジーである。テクノロジーの一つの側面として効率の最大化があり、その効率の最大化によってどのように都市空間や建築空間が変質されているのかをお話したい。

先程の陣内先生のお話は、どちらかというと東京中心部がテーマであったが、今回のケーススタディは新潟市のさらに郊外が対象であり、江戸東京研究センターがターゲットとしている江戸東京とは遠く離れている。しかし、東京の郊外でも同じような現象が起きている可能性があるし、先程のお話にあったように、東京の中心部は既に人がたくさんいてインフラも整備されており、ダイナミックに更新しづらい部分がある。

一方で、郊外のように空間的に比較的余裕がある、もしくは開発されていない場所というのは、新しいテクノロジーが入ってきて、一気にそれが一般化してしまう素養や下地があり、東京の真ん中よりもテクノロジーによる影響は大きく受けやすのではないかと考えられる。「変化は周縁から起こる」という言葉もある。

没場所的な郊外の風景

Fig.1　上越新幹線の車窓風景

写真（Fig.1）で示したのは上越新幹線の車窓風景であるが、長いトンネルを抜けていよいよ広大な越後平野にたどり着くと、最初に目に飛び込んでくるのはズラッとロードサイドショップが並んだ幹線道路の風景である。実は広大な水田よりもこちらの方が「いよいよ新潟に戻ってきた」という実感が湧きさえする。新潟というと田中角栄の道路（インフラ整備）などが記憶にある人も多いと思うが、自動車交通が極めて発達した地域である。きれいに整備され道幅も広い道路に沿って、車での利用がしやすいように工夫をこらしたロードサイドショップが並んでおり、新潟で生活している者にとっては日常的で、実はいちばん普段接している風景はこの車窓風景に近い。

Fig.2　幹線道路

これは新潟の幹線道路沿いの写真である（Fig.2）。幹線道路沿いに並んでいるのは全国展開しているファストファッションの店舗やドラッグストアなので「この写真は新潟だ」と言われないとどこの場所で撮ったかわからない。東京郊外の幹線道路沿い

Fig.3　郊外型ショッピングモール

でも同じような場所はいくらでもある。こうした「没場所」的な風景が新潟では目につく。

これは郊外型ショッピングモールの写真であるが、建物の周りはぎっしりと駐車車両で覆い尽くされている（Fig.3）。新潟など地方都市では車の所有は一人一台が一般的で、生活の中心に車移動があり、移動の目的地には車の駐車スペースが準備されていることが前提となっている、結果、車のアクセスに向いていない中心市街地が廃れていっている。

地方における郊外店舗の現実

では、大量の店舗が誕生している新興の郊外と、旧来の中心市街地の店舗がどのようなパワーバランスになっているのだろうか。わかりやすく図にしてみた（Fig.4,5）。

Fig.4　新潟市古町地区

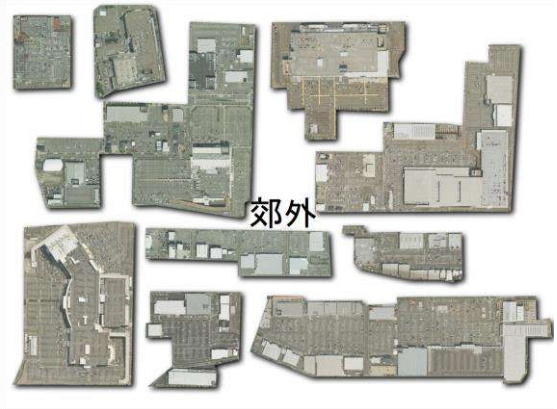


Fig.5　新潟市の郊外店舗

新潟にはもともと古町という中心街があった。白山神社を起点とした通りが掘割を基盤とした新潟の中心地を貫いており、週末は人でごった返して身動きがとれないほどであったという。

古町に対抗する郊外店舗を同じ面積で並べたのが右側の図（Fig. 5）である。左上に位置している長方形の店舗が新潟市内に一番最初にできた郊外店舗である。94 年に工場跡地に建設されたもので、当時話題となっていた米国資本の大型玩具チェーンなども出店店舗に連なっており、古町の店主にインタビューをすると、「あの郊外店が古町凋落の始まりだった」と聞かされることが多い。図ではそれ以降に出店したものを順番に並べてあるが、規模がどんどん大きくなっている。振り返ってみると初期の郊外店舗は大してインパクトのないサイズだったようにさえ見えてくる。

こうやって一覧にしてみると、中心市街地の店舗群が売り場面積でも駐車場面積でもまったく歯がたたないのが分かる。「郊外店舗圧勝」という状態が、実際に新潟など車社会では進んでいる。大量動員、大量消費というロジックの中では中心市街地にはもはや勝ち目がないというのが悔しいが現実ではないかと思われる。

最近、地方では郊外のショッピングモールに併設されたマンションに人気がある。地方郊外ではショッピングモールが事実上の商業中心地であり、そこに近接した場所に居を構えるという点では、東京のタワーマンションと同じような住志向であると言えるかもしれない。ただし、これは「街なか」というよりは「モノなか」と表現するのが適切であろう。消費活動の真ん中に住むという居住形態が地方郊外では愛され一般化しつつあるというのが現実である。

「インドア郊外」とその成立原理

こうした郊外の居住環境を作っているのはどういう要因なのか。自動車交通が新自由主義的な市場経済の価値観と結びつき、利便性と売上効率の最大化が追求されることにこの要因があるのではないかと考えられる。私はこういう現象を、「インドア郊外」という用語で対象化し、調査・研究を進めてき

た。「インドア郊外」という語は、郊外という外側（アウトドア）が内部（インドア）化するという矛盾を含んでいるが、まさに矛盾に満ちた郊外を論じる上でふさわしい言葉であると考えている。

「インドア郊外」の気付きになったのが、私自身が郊外のショッピングモールを訪れた時に感じた違和感である。2000 年に新潟に赴任してショッピングモールを訪れる機会が増えたが、そこで目にするのは寝間着のようなスエットやジャージ姿サンダル履きでモール内を闊歩し、我が家のようにリラックスして過ごす家族連れやカップルである。一体なぜこんな格好で公の場に出てくることができるのか、こういう環境が作られるということは、店舗だけではなくその周辺も含めた空間の成り立ちに原因があるのではないか。良し悪しは別として、郊外に住んでいる人が、車を利用してどういう環境に生きているのかを調べる必要があるのではないかと考えたのがこの研究のきっかけである。

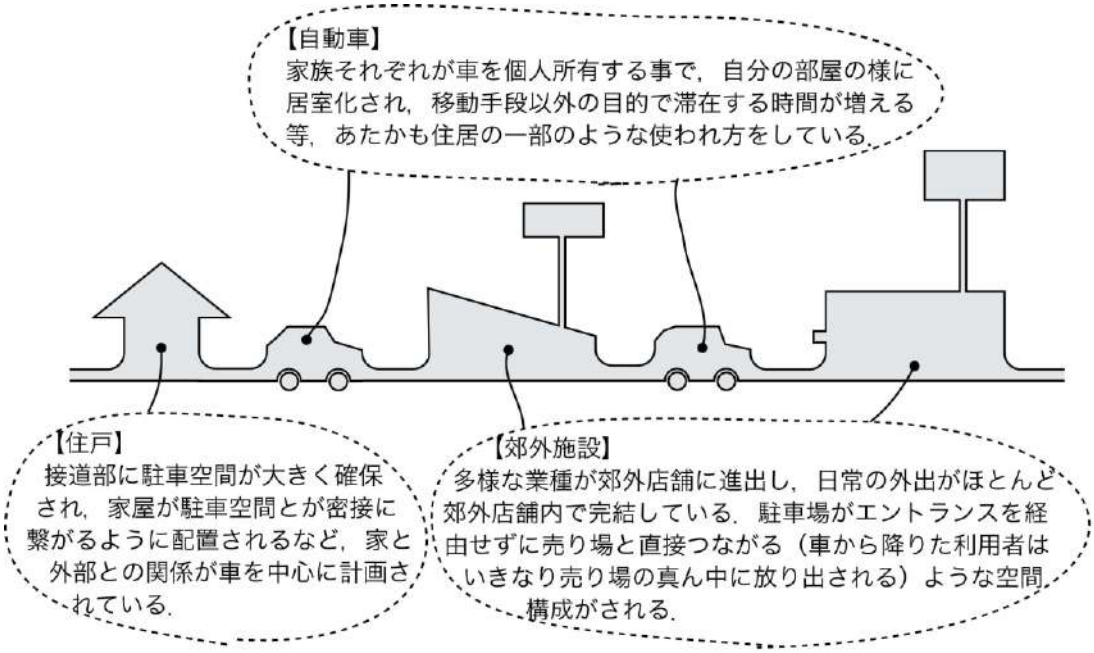


Fig.6　インドア郊外概念図

この図がインドア郊外の概念図である（Fig. 6）。住居と公の空間（商業施設）がシームレスにつながっていることが、我が家さながらに商業空間を利用することにつながっていると考え、その要因を図式化したものである。一

般的な居住形態では公の場（商業施設）にアクセスするためには家から外出し、公共交通を利用したり街路を移動する必要があるが、このモデルでは住居と目的である商業施設は障壁が最小化された自家用車で結び付けられている。

インドア郊外は大きく３つの要因で形成されていると考えられる。

(1) 車を１人１台所有することで、パーソナライズされて自分の部屋のように利用している。（車空間の居室化）

(2) 郊外の住宅が車の利用を最大化するような作り方をされている。車との接続性を上げ駐車車両数を増やすために、家と道路の間の障壁要素が排除され家屋が街路に対して露出した状態になっている。（むき出し住宅）

(3) 店舗と自動車の接続性の向上が図られ、いつの間にか店舗に入っているような空間設計がなされている。（車直結店舗）

引き続いて、以上の３つについて詳しく述べていきたい。

（1）車内空間の居室化

10 年以上前になるが、自動車所有者に自分の自動車の撮影を依頼する調査を行った（Fig.7）。車内の設えは個々人によってパーソナライズされており、助手席に置かれた巨大なぬいぐるみなど、明らかに移動に必要がないものが持ちこまれているので、移動以外の用途でも利用されていることが伺われた。

Fig.7　車内空間

Fig.8 は自動車利用の頻度を尋ねたものである。ほぼ毎日（週平均で 6.27 日）自動車を利用しており、平均で 1 日 80 分以上、平日よりも休日のほうが積極的に利用していることが分かる。

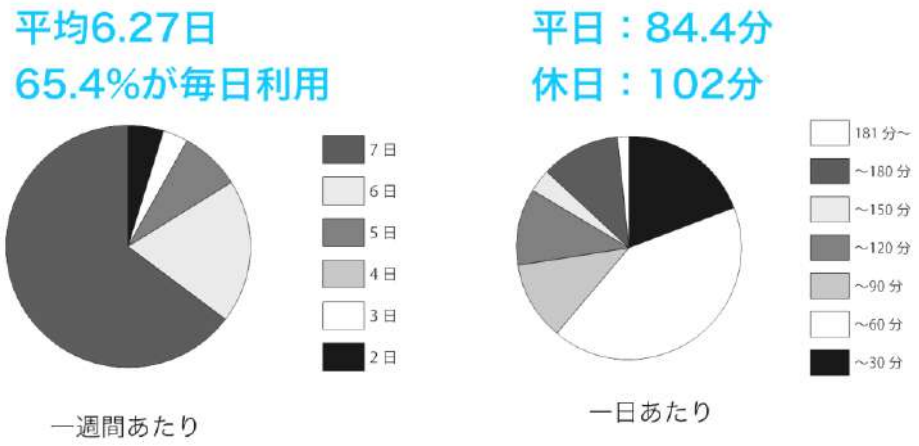


Fig.8　車の利用頻度

さらに車内でどのようなことをしているか尋ねたのが Fig.9 である。「歌を歌う」など移動の途中で暇つぶしのような行動もあるが、インタビューをしてみると、家が狭い、家人に干渉されるなどの理由で、勉強やゲームなどを車の中でやったりしている例もあることがわかった。「歌を歌う」に関しても歌の練習を街の中ではできないし、わざわざカラオケボックスに行くのも変であるが、車の中なら熱唱しても問題がないということで、郊外の駐車場

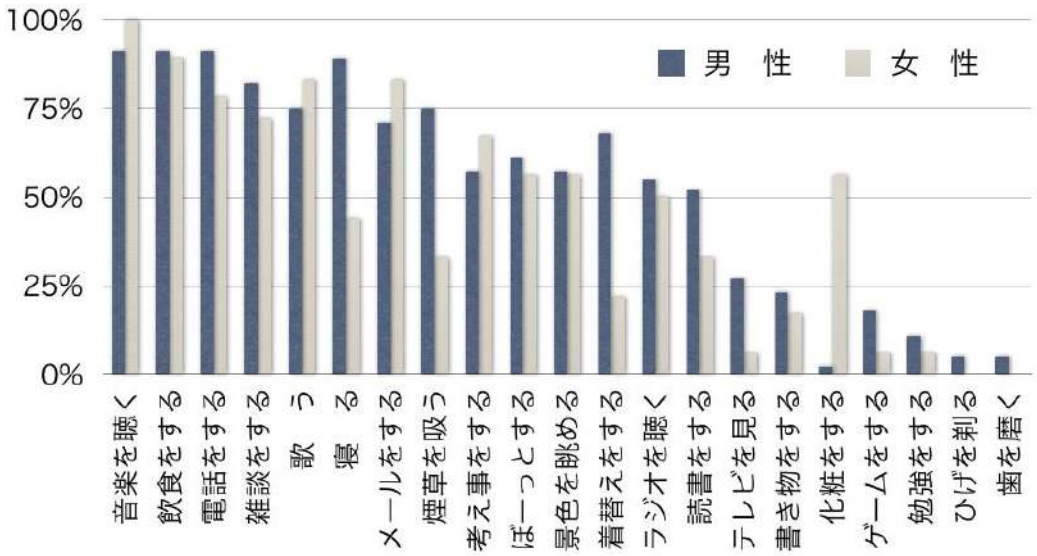


Fig.9　車内で行う行為

に車を止めて車内で歌を歌っている事例もあった。このように家の中や街の中でできないことを行う場所、ちょっと退避的なスペースとしても車内が使われていることが分かってきた。自動車は単純に移動する以外にも、いろんな使われ方をしており、部屋プラスアルファのような位置づけとなっている。

他にも「停車した車に一定時間以上滞在したことはありますか」と尋ねたところ、7 割近く人たちが移動する以外の理由で車中に滞在したことがあると回答した。さらにその際の滞在時間を尋ねたところ、30 分程度の短時間の滞在事例が多いものの、中には 1 時間近く滞在したり、4 時間以上滞在する人もいた（Fig.10）。週末などには車で移動するだけではなく、少し空いた時間や移動と移動の合間に車内で居室のようにまったりと過ごすといったことが行われている。

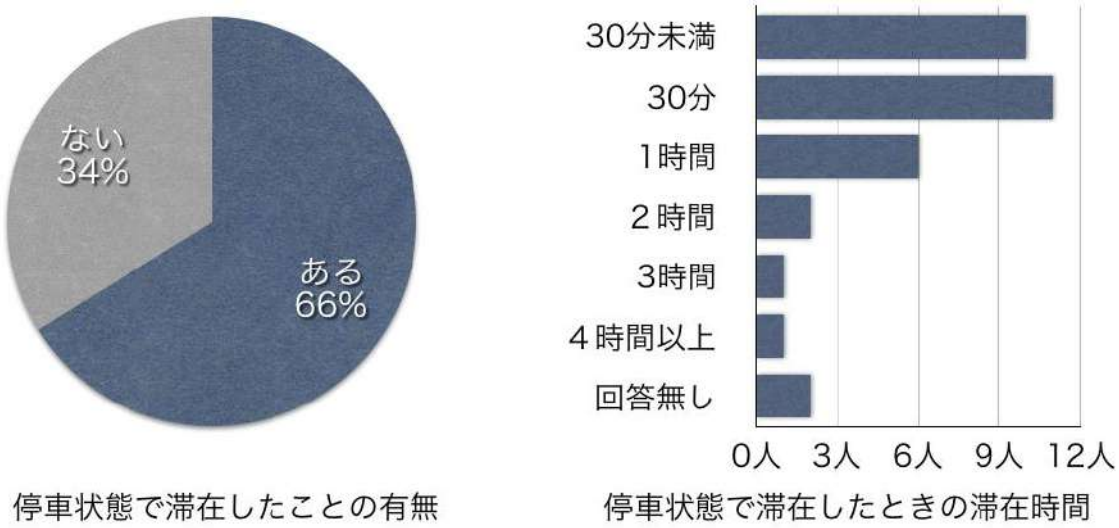


Fig.10　車内での滞在

そうした車内を居室的に使用する中で、どんなものを持ち込んでいるのかを見ていくと、荷物をちょっと置いたりや、サラリーマンがビジネスバッグやスーツハンガーを置いたりするほか、車内を物入れ的に使っている例があった。他には運転しながら飲食ができるようにしたいなどの理由で、いろいろなアイテムが持ち込まれており、その持ち込まれるアイテム数は平均 15.5 アイテムにものぼり、いろいろなものが実際に車の中に積み込まれて、移動する以外のことに供用されていることがわかる（Fig.11）。

Fig.11　車内に持ち込まれるアイテム

さらに細かく見ていくと、持ち込まれるアイテムの傾向として、移動（運転）を快適するためのアイテムがある一方で、おもちゃとかぬいぐるみなど、車の移動には関係がなく、車内を自分の部屋の様に個室化したり、趣味の空間にするためのアイテムが持ち込まれている（Fig.12）。背景には車を１人で１台所有するという地方郊外のライフスタイルがあり、自分専用の車を自分の部屋のように飾り付けたりすることが可能になっている。

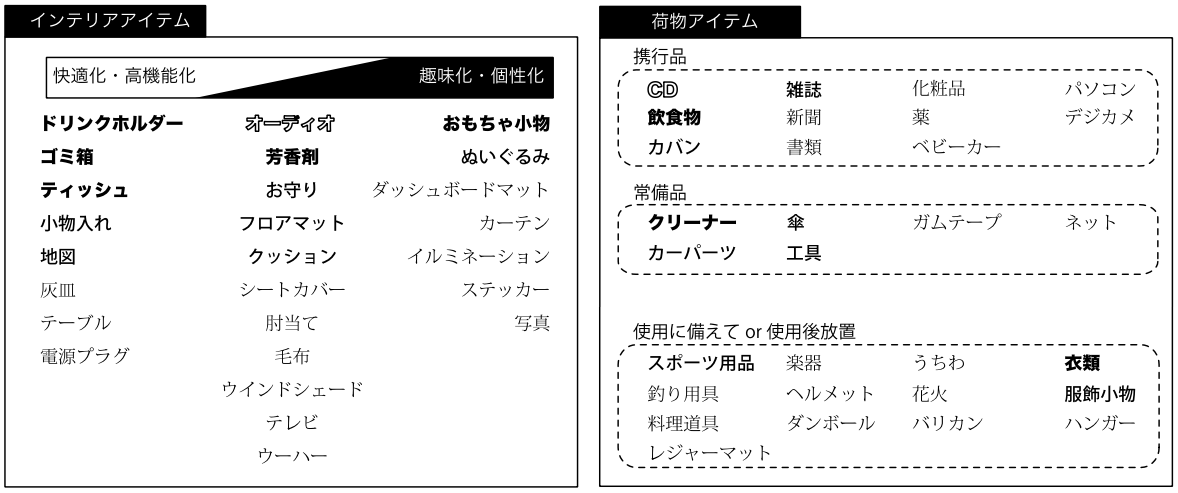


Fig.12 車載アイテムの分析

いろいろアイテムが持ち込まれて、移動をスムーズにするとか快適にするというだけではなく、趣味嗜好が強く反映された車になっているものもあった。今回は割愛するが、研究では自動車のパーソナリゼーション（個室化）の傾向をラウンジ化や物置化などいくつかの傾向に分類した。

このように郊外の車は単なる移動手段ではなくて、いろんなことが行われる場所になっており、家の中でできないことを補完したり、街の中でできないことを補完するような、都市に従属した場所のようになっていることが分かってきた。

(2) むき出し住宅

居室化した車が自宅で駐車する空間をみていくと、たくさん車が駐車しやすいように敷地の間口いっぱいに道路との接続を広げ、植栽などもできるだけ排している。また、家屋から出て車に乗り込む際もできるだけスムーズに乗り込めるようにデザインしており、家屋のすぐキワまでコンクリートの駐車舗装面が広がっている。結果、家屋が街路に対して何の目隠しもなく露出する状態になっている。一般にはこういう状態を「オープン外構」と呼ぶ場合もあるが、我々は家屋側に着目し「むき出し住宅」と呼んでいる。(Fig.13,14)。

Fig.13　むき出し住宅

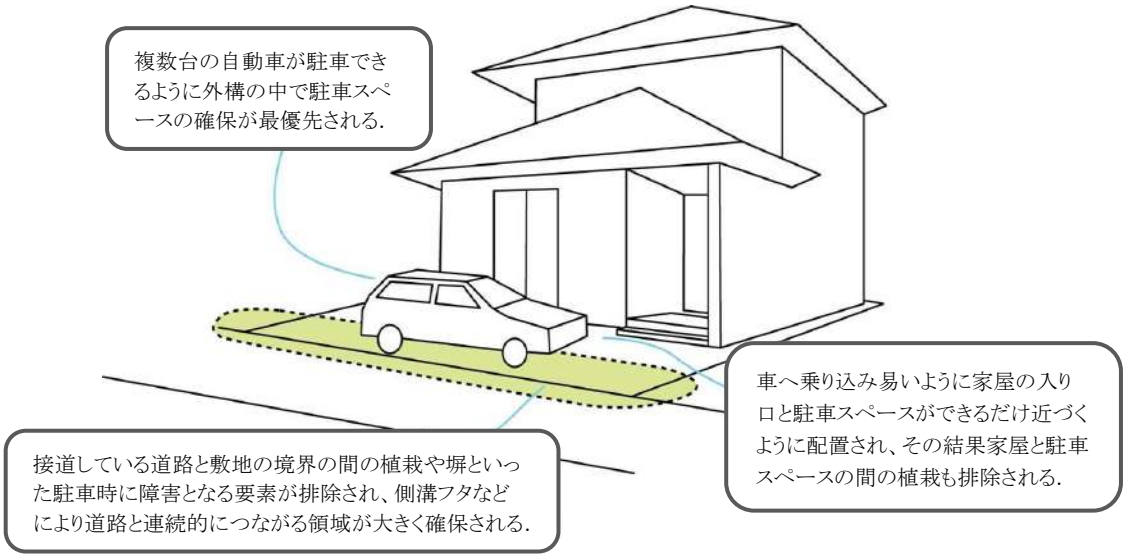


Fig.14　「むき出し住宅」図解

こうした「むき出し住宅」の年代毎の頻出度をみていくと平成以降の宅地造成で頻出している。また、敷地形状で分類してみると南側に植栽が多く配されることもあって、北入りの敷地の場合に頻度が高く、敷地の接道幅（間口幅）が狭いほど駐車幅が優先されむき出し住宅となる頻度が高いことが分かった。

ニュータウンの北入り住宅で敷地幅（間口幅）が狭い住宅が並ぶ街路では図（Fig.15）のような風景になる。壁面の後退距離などの景観上のデザインコードが存在するわけではないが、各住戸が車１台分のセットバックをした結

Fig.15 むき出し住宅が連続する街路

Fig.16　むき出し住宅に最適化した住宅

果、見事に壁面線が揃っている。特にデザインコードを決めたり、デザイン上のルールを作っているわけでないが、みんなが同じく効率を追求した結果、似たような建物がずらっと並んでいて、ある意味整った街並みになっているという非常に皮肉なことが起きている。

なかにはこういう空間の構成をうまく利用しようとしている地方郊外の建築家もいる（Fig.16）。道路側の庭先を完全にコンクリートで塗り固め、それを家屋に引き込み土間状の空間をつくっている。日常的には車を家族分３～４台止めることができ、車を移動して引き戸を開けば土間と連続した広々とした空間としても利用できる。狭小の一戸建てとは全然違う造られ方をしていて、それなりに地方のライフスタイルにマッチしている。

（3）車直結店舗

ゴールとなる郊外店舗も自動車との接続性が重視されている（Fig.17）。天候が悪い新潟では、車を降りてから傘をささなくていいように、駐車場内までアーケードを伸ばしたり、駐車場が積層されて建屋に組み込まれている。

Fig.17　店舗との接続性を高めた駐車場

大きく見える建物も上半分ぐらいが駐車場になっている場合もある。上階や屋上に接続される車路は一説によると走行体験を考慮しているとも言われており、学生からは「車でガーッと走ってきて、このスロープをドォワーっと上っていく瞬間が一番楽しいんですよ」という声も聞かれた。車で入店していく体験というのが、1 つのエンターテイメントとして準備されている。

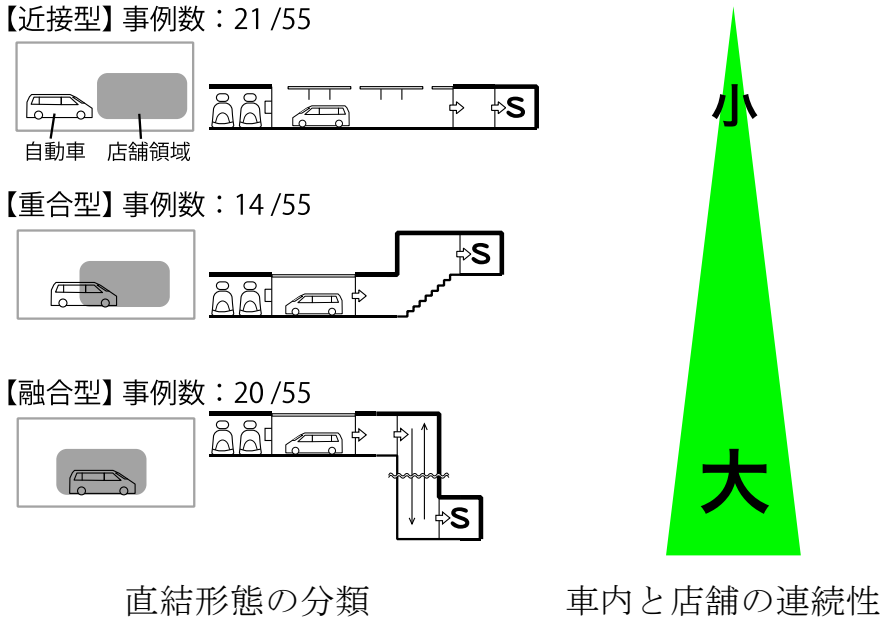
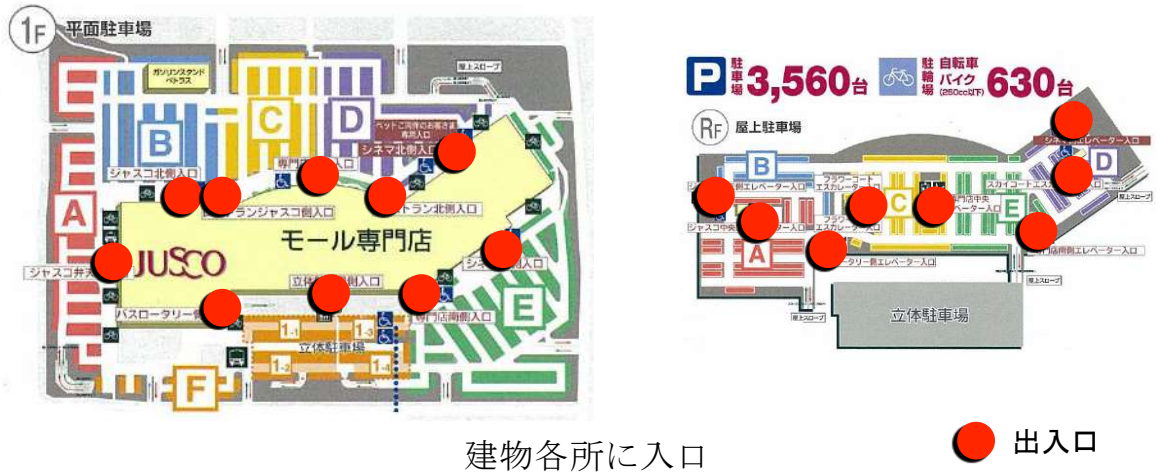


Fig.18　店舗入店までの空間構成

車から降りて店舗に入るまでの空間構成を図式化し分析したのが Fig.18 である。分析を進めると、車を降りてから傘もささず扉も開けずいつの間にかお店に入っているような、障壁がなくスムーズにつながる空間構成が増えていることが分かってきた。

こうした空間構成を実現するために行われていることの一つに出入口の大量設置がある。郊外型のショッピングモールでは、建物の外周や屋上は駐車場で埋め尽くされており、それぞれの駐車位置からすぐに店舗に入店できるように建物には 10 以上の出入口がある（Fig.19）。結果、車を降りたらいつの間にか店内に入っているという空間体験が実現している。これは従来の百貨店の作り方と大きく異なる点である。老舗百貨店では大通りに面して重厚なファサードがあり、ライオンが並んでいるような格調の高いエントランス

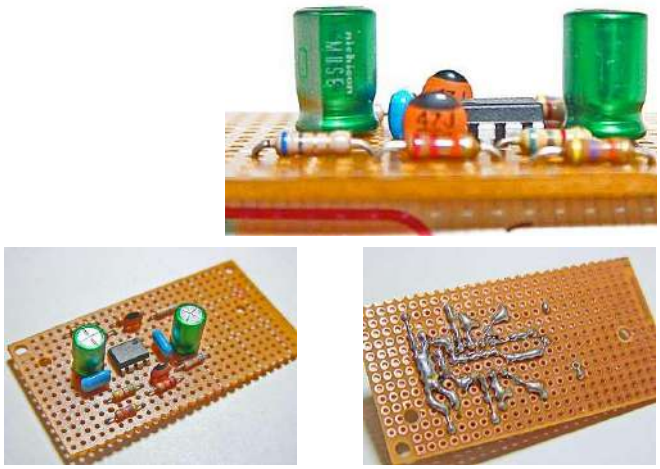
から入るとメインホールに迎え入れられる様になっているが、郊外ショピングモールには明確な正面はなく、工場のようなそっけない外観をしており、沢山の入口から中心の大きな吹き抜け空間にアクセスできるようになっている。



建物各所に入口
↓
正面入り口の消失
↓
いつの間にか店内

Fig.19　ショッピングモールの出入口

以上３つに分けて考察してきたが、これらが一体となって作用することで、家と公共空間がシームレスにつながり、公と私が曖昧な領域が誕生している。コンデンサーが基板上に並び裏側でつながっている IC 基盤のように、郊外にはいろいろな建物が建っており、それぞれがシームレスにつながっているもののお互いは干渉していないというイメージが想起される（Fig.20）。



ＩＣ基盤のような町の成り立ち

Fig.20　郊外のイメージ

Fig.21　「レイクタウン」案内図

Fig.22　「レイクタウン」現状

これはレイクタウンという東京の郊外にあるショッピングセンターである。レイクタウン（湖の町）というイメージのとおり、館内の案内板では森と湖に囲われたショッピングモールのように表記されているが（Fig.21）、実際は貯水池に面した店舗で、森と称しているところは全部駐車場である（Fig.22）。しかし、インドア郊外のような内部だけで完結した世界では、周辺はイメージの問題でしかない。「レイクタウン」という名前を付けて、森があって湖があるという世界観を示してしまえば、内部が豊かであれば、外部が実際と異なることはさして重要ではない。内部と外部が完全に分断されている場所が生まれている。

リビング化するインドア郊外

もちろんショッピングモールの内部空間も様々な工夫が凝らされている。商業施設においては消費者の滞在時間を増大させることが売上につながることが明らかになっており、滞在性を上げることが大命題となっている。店舗（賃貸）部分と通路などの共有部分の比率（レンタブル率）を見ていくと、かつては店舗部分の比率が大きかったが、最近は共有部分の比率が上がっている。共有部分を含むモール内にできるだけ長く滞在し、買い物や食事、映画などのレジャーなどを楽しみながら家族連れが一日を過ごすことができるように工夫がされている。

滞在性を向上させる工夫は内部空間の仕上げにも見られる。2000 年にできたショッピングモールの床はメンテナンスを重視したリノリウム貼りで、売り場と通路は明快に分けられ、沢山の蛍光灯で店内は均質に明るく照らされている。一方、現在のショッピングモールは、床はじゅうたん貼りで照明は間接照明となっており、売り場というよりかホテルや家のように演出されている。また、昔からショッピングモールには沢山のベンチが設置されており、かつては電車のプラットフォームのようにズラッとベンチが並んでいたが、今はソファーなどいろんなタイプの椅子が散りばめられており、より居室的なしつらえとなっている（Fig.23）。先述したジャージでサンダル履きの家族がくつろいでいるという空間は、この滞在性の向上と公私領域の曖昧さが生み出したものと言えるだろう。

あと、記号的に「居場所」が付加される点も見逃せない。ショッピングモールの吹き抜けに面するようにオープンデッキ（内部空間ではあるが）が設けられたおしゃれなカフェが配され、「居場所」感を演出している（Fig.24）。

Fig.23　より居室的なしつらえへ

Fig.24　記号的に設置される「居場所」

街なか化するインドア郊外

店舗自体の作られ方もどんどん工夫され、滞在性が上がった客をいかに自然に店舗内に引き込むかを競い合っている。ある書籍店では襞を作るようにして通路スペースを店内に引き込み、そこをカフェとし、その周りに商品の本棚を配している（Fig.25）。また、アルコーブ状のキッズスペースも併設されている（Fig.26）。

Fig.25　襞状に引き込まれた通路スペース

Fig.26　アルコーブ状のキッズスペース

こうした店舗側の工夫も相乗効果となり、ショッピングモール内は領域が曖昧で全体的にゆったりしたスペースに商品が散らばっているような空間構成になっている。売り場とそれ以外のスペースを比較すると、中心市街地の閑散とした商店街と郊外型ショッピングモールではその比率に実は大差がないという指摘もある。

このように車依存、郊外化が進む地方においては、インドア郊外は主たる公共圏、みんなが過ごしている場所になる可能性があるのでないかと考えられる。お祭りの神輿がショッピングモールの中を通過したり、出初め式をショッピングモールの吹き抜けで行うということも一般的になりつつある。また、行政の出張所が開設されたり、投票所を学校よりもショッピングモールに設置したほうが投票率が上がるのではないかという指摘もある。(ただし、ショッピングモールに集う人々の政治志向が政権与党にとって不都合であることや、ショッピングモールのセールスの内容によって来場者をコントロールできる―投票属性を調整できる―危惧が指摘されている。)

健康のためにショッピングモールの中を街路のようにウォーキングしようという活動もある。年間を通して気候もよく雨もふらず歩きやすいモールの中は確かにウォーキングに向いている。喉が乾いた時の水分補給も簡単で、すぐに食べ物も食べられる。これは「モールウォーキング」といわれ、世界中のショッピングモールで起きているムーブメントである。歩き方指導の専門家が来場するイベントや、ウォークラリーが開かれ、わざわざ車でやってきてウォーキングする人もいる。

Fig.27　街なか化するショッピングモール

他にもショッピングモールの吹き抜けで結婚式をするというイベントも人気があるという。ショッピングモールの吹き抜けが個人を祝祭するハレの場として認識されているともいえる。すでにいわゆる中心市街地の街なかよりも街なか的な使われ方をしていると言えるだろう（Fig.27）。また、ベビーカートや車椅子にも対応しているショッピングモールは実は最も社会的包摂が実現した空間であるかもしれない。

増殖する「インドア郊外」への懸念

しかし、インドア郊外の発展はもちろん手放しで評価できるものではない。車を持っていない人、アクセスできない交通弱者にとってここは非常に阻害的な空間である。特定の営利目的で運営されている場所がコミュニティーの拠点となっていいのかという疑問もある。そもそも環境負荷が極めて大きい空間でもある。公と私が無秩序に混在しているような空間が、果たして主たる公共圏にふさわしいかどうかは十分な検討が必要である。また、囲い込まれる外側にある中心市街地の衰退や没場所的な空間に懸念を示す声もある。

そして、何よりもインドア郊外の形成原理の根底にあるのが新自由主義的な営利追求であることが見逃せない。中心市街地を衰退に追いやったショッピングモールが未来永劫の地域の中心地ではなく、新規参入するショッピングモールとの規模勝負のゼロサムゲームが繰り返されている。結果、「勝ちショピングモール」の周辺には数多くの「負けショッピングモール」が存在し、インドア郊外圏のほころびとなる可能性がある。

こうした懸念が顕著化している事例もすでにいくつかある。競合するショッピングモールが同時期に建てられ、オープン数年でほぼすべてのテナント

が撤退してしまった例もある。その閑散とした様子がネットでは「世界一美しい廃墟」として話題になったりした。競合に敗れて店舗が撤退したところでは忌避施設を誘致し、起死回生を図るところもある。あるショッピングモールではテナントを埋めるために場外舟券売り場を誘致した結果、その隣に消費者金融のキャッシュディスペンサーが設置されるなど、殺伐とした空間になっている。

「インドア郊外」とどう折り合うか

利便性と効率が最大化された「インドア郊外」は自由主義経済の時流に乗り、一気に郊外を席巻したと言える。我々はこの「インドア郊外」とどう折り合っていけばいいのだろうか。作ってしまった以上、これも一つのインフラだと言い聞かせて使いこなしていくロジックも必要となっていくだろう。「インドア郊外」に利便以上の価値をどう見出していくか、薄く広がる地域をうまくつなげる場かもしれないし、旧来的な町内会や「向こう三軒両隣」とは異なった人のつながりの可能性がここにはあるだろう。

私は「ロードサイドキッズ」と呼んでいるが、親の車に乗って車で移動するということが日常化し、インドア郊外がぴったり生活圏と合致した環境で成長してく世代もある。こうしたロードサイドキッズには新しい都市観、社会観の萌芽はないだろうか。また、インドア郊外の商業主義とどう折合うかも重要となってくる。正攻法で批判していくというスタンスもあるが、極めて深刻な事態に対してある種の開き直りを持ち、負の側面をポシティブに取り上げてくダーティーリアリズムのようなタフな理論も求められるだろう。

ちょっとこれはまだ整理できていない点もあるが、いま郊外で東京の周りではこんなことが起きているということを少し紹介させていただいた。
どうもありがとうございました。

近代東京の社寺参詣と電鉄

鈴　木　勇　一　郎

はじめに

20 世紀の東京において都市の郊外への拡大に大きな力を果たしてきたのが電鉄であった。ここでいう電鉄とは、主に現在の大手私鉄につながる私鉄群を想定している。

都市鉄道が都市の形成と展開に大きな役割を果たしたのは 20 世紀、とりわけ前半の大都市に世界的に共通した傾向だった。しかし、東京をはじめとする日本の大都市の場合、いわゆる電鉄が実際の都市開発だけでなく、都市の生活文化の形成に大きな役割を果たしてきたことが大きな特徴だ。

こうした電鉄は、市街地の外縁に位置するターミナルから郊外へと路線を展開し、その沿線に住宅地を開発するとともに、そこで生活する人々のために、デパートや遊園地を展開しながら、それぞれ独自の沿線文化を形作ってきたとされてきた。いわば日本における 20 世紀の大都市の生活モデルを作ったのが、阪急や東急、西武といった電鉄だったとみなされてきたのである。もちろんこうした見方は、基本的にはまちがいではない。

ところが注意しなければならないのは、20 世紀の日本の大都市の形成に大きな役割を果たしてきた電鉄は、もともと通勤や通学を主な目的として作られたものではなかったことである。通勤・通学を前提とする以前の電鉄は、それぞれ固有の意味を持って計画され、その性格は通勤通学鉄道化した後の電鉄や都市のあり方にも影響を及ぼしていたはずである。

本章は、19 世紀末から 20 世紀初頭という、日本で電気鉄道が導入され始めた時期を対象として、通勤・通学の手段となる以前の、東京の電鉄のあり方を

見ていこうというものである。東京の初期の電鉄を見ていく場合、その性格を読み解いていくうえで、さしあたり３つのポイントがある。一つは電鉄は発展途上の技術であったこと、二つ目は社寺参詣と密接に関連していたこと、そして三つ目が市内電車、郊外電車は未分化であったことだ。

1　電気鉄道と技術

蒸気鉄道は、19 世紀の前半に実用化されて以来、欧米ではすでに数十年の歴史と経験が蓄積されており、19 世紀の後半にはすでにシステムとしてそれなりに確立されていた。したがって 1872 年に日本に導入された際には、ある程度パッケージ化されたシステムを移入するという対応が可能であった。ところが電気鉄道は、19 世紀の後半には欧米でも導入されたばかりの新技術であり、形態や技術も含めて発展途上のシステムだった。

日本で初めて電気鉄道が運転されたのは、明治 27（1895）年に上野で開催された第 3 回内国勧業博覧会においてであったが、世界最初の電車が 1879 年のベルリン博覧会で走ってから、まだ 10 年程度の年月しか経っていなかった。上野の博覧会で走った電車も、要は博覧会に出品された未来の乗り物。具体的にどこかに走らせることを想定したものではなかった。まだまだ発展途上の技術だったのである。

2　日本の電鉄の性格

その後、20 世紀における東京の都市の発展、とりわけ郊外への展開に際しては、私鉄や国鉄の電車が大きな役割を果たしたことはよく知られている。都市の郊外への拡大に、都市鉄道が大きく関わっていたことは、日本だけでなく、欧米をはじめとする 20 世紀の大都市によく見られたことだったが、日本の場合、電鉄、つまり私鉄による電気鉄道が大きな役割を果たしてきた。こうした鉄道は、単に郊外から都心部への通勤や通学輸送を担うだけでなく、沿線の文化形成にも大きな役割を果たしてきたとみなされてきた。

しかしここで注意しなければならないのは、基本的に日本の電鉄は、当初から住宅地を開発するために作られたわけではないことである。

初期の電鉄の来歴にはいくつかのパターンがあるが、南海や東武のような蒸気鉄道からの転換組を別にすれば、おおむね①都市間連絡と②参詣を中心とする行楽輸送を主な狙いとして建設されていた。この二つの性格は、どちらか一つに明確に分けられるものではなく、両者が混然一体としていることも少なくなかったが、少なくとも当初から通勤通学輸送を主目的に作られたわけではないことは共通している。初期の電鉄は、社寺参詣と深く関わっていたのである。

もう一つ注意しなければならないのは、当初は路面電車と郊外電車の区別が明確ではなかったことである。現代ではこうした主に郊外を走る電鉄と、都電や市電のような市街地を走る路面電車とは、まったく別のカテゴリーの交通機関と認識されている。

しかし、こうした区分けが明確化していったのは、郊外の電鉄が高速化、大量輸送機関化していった 1920 年代以降のことであり、日本に電車が走り始めた 20 世紀初期には、技術的にも経営の面でも、両者の区別は判然としたものではなかった[1]。

以下では、20 世紀初頭、東京における電気鉄道の導入を、こうしたいくつかの点をふまえた上で、捉えなおしていきたい。

3　市街鉄道問題

明治維新後、しばらくの間、東京の街は人口の減少と衰退に苦しんでいたが、明治 20 年代に入ると、帝都としての地位が確立し、東京市区改正計画など近代的な都市計画も具体化していた。こうした状況に対応するように、東京の人口は着実に増加していき、江戸時代の朱引を基礎にした、当時の東京市 15 区の範囲の都市化が進んでいった。

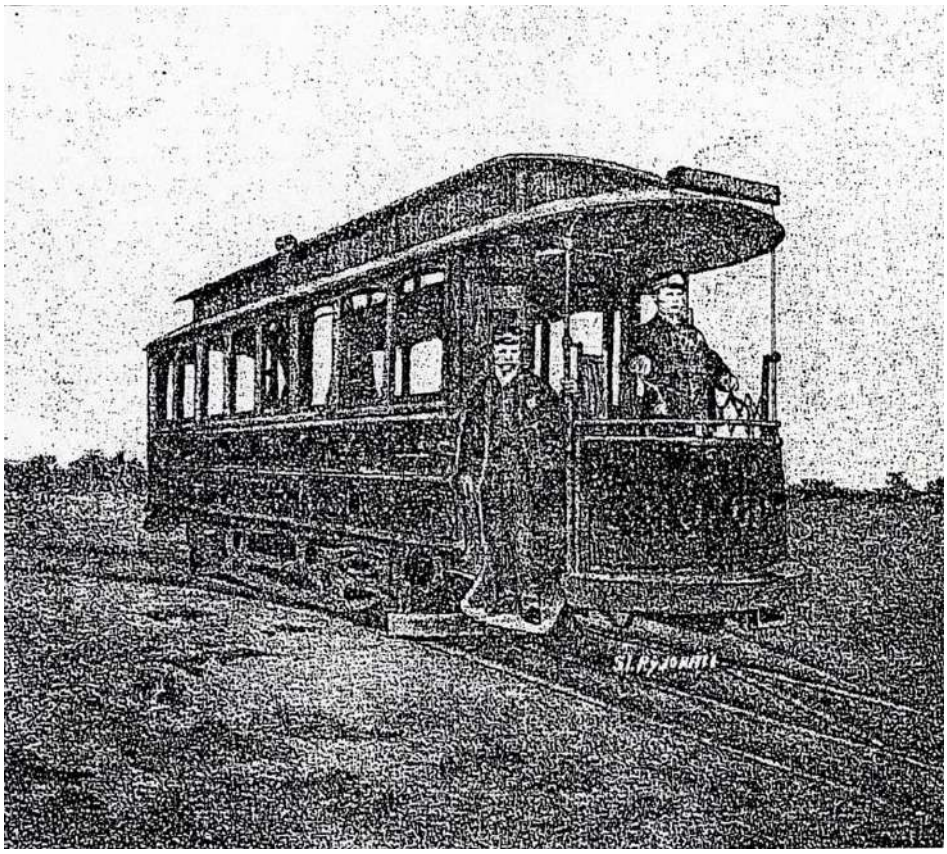
1　拙稿「東京における都市交通の成立と再編成」老川慶喜編著『両大戦間期の都市交通と運輸』（日本経済評論社、2010 年）。

こうした中、明治 20 年代後半には、この 15 区の範囲を前提として「市街鉄道」、つまり都市鉄道の敷設問題が具体的な政策課題として浮上してきた。実はこの時期、東京に市街鉄道を敷設することをもくろむ人々が、その建設に名乗りを上げ、数多くの計画が乱立した。その数は「合計九十五組」（『利光鶴松翁手記』）にも上ったという。

4　政府の対応

ところが政府、とりわけこうした問題について直接対応する内務省の姿勢は腰の据わったものではなかった。今後東京で敷設していくべき東京の市街鉄道について、その基本方針がまだ定まっていなかったのだ。

市営にするのか民営でいくのかといった経営体のあり方はもちろんのこと、技術的にもどのような方式を採用するのかをめぐって、多種多様な方式が模索された。



東京府への報告書で紹介されたアメリカの空気圧搾式鉄道
『東京市街鉄道記録』（東京都公文書館蔵）

この時期に出願された「九十五組」に上る市街鉄道計画の中には、電気鉄道以外に当時すでに東京でも実用化されていた馬車鉄道や、空気圧搾式鉄道、石油式鉄道、セルポレー式鉄道など、さまざまなシステムの採用が提案されていた。

馬力は馬車鉄道だけでなく、道路を走る馬車など、この時期全国至るところで用いられていたが、馬匹の食糧に多額の費用がかかるなど、コストの大きさが問題となっていた。

セルポレー式は、1887 年にフランスで開発された蒸気機関の一種だが、従来に比べて小型化に成功したことから、市街鉄道や地方のローカル線などに売り込みが図られていた。

電気を動力として採用する場合でも、その方式はいくつもの選択肢があった。一つは蓄電池式である。つまりバッテリーに充電して走行するという方式だ。蓄電池の技術が発達してきた 21 世紀の現在においては、蓄電池式電車は、非電化区間などで用いられるようにもなってきているが、長らく一般的なシステムとはいえなかった。

また、外部から電力の供給を受ける場合にもさまざまな方式がある。東京の市街鉄道の際に具体的な選択肢として検討されていたのは、単線架空式か複線架空式である。単線架空式とは、空中につるした一本の架線に電圧をかけ、もう一本の電線（帰線）にはレールを用いるという方式だ。一方、複線架空式とは、帰線にも架線を用いる方式である。現在は前者が一般的となっているが、電気鉄道というシステムがまだ技術的に確立していないこの時期には、どちらの方式を採用するかは所与の前提ではなかった[2]。

つまり、電気鉄道というシステム自体が未成熟な段階にあり、電気鉄道の導入が最初から決まっていたわけではなかったのである。もうひとつ、大きな問題となったのは経営体制であった。これに関しても市営か民営化をめぐって、東京市会などで激しい議論が戦わされたが、最終的に内務省は民営でいくことを決定し、東京電車鉄道、東京市街鉄道、東京電気鉄道の三社に特許を与えた。

2　高嶋修一『都市鉄道の技術社会史』（山川出版社、2019 年）pp. 38-54。

5　三社体制と市営化

東京電車鉄道は、すでに明治 15（1882）年に開業していた東京馬車鉄道を電化したもので、浅草・上野・新橋を中心に路線を持っていた。東京市街鉄道は、乱立した「九十五組」に上る市街鉄道計画のうち、主要な三派をまとめたものであり、市街地に多くの路線の特許を得ていた。

そして三つ目が東京電気鉄道である。もともとは川崎電気鉄道といい、主に外濠と郊外方面に特許を持っていた。東京の路面電車と郊外の電鉄との関係を考える上で、この会社の来歴と性格を考えることは重要なので、後で詳しく触れる。

いずれにせよ、明治 36（1903）年に開業した東京電車鉄道、東京市街鉄道、東京電気鉄道の三社は明治 40（1907）年に合併して東京鉄道となり、東京の市街電車は一社の私鉄が経営することになった。さらにこの東京鉄道を東京市が買収したので（明治 45 年）、東京市電が誕生した。この市電が昭和 18（1943）年の東京都制の施行にともなって東京都電となって現在に至っている。東京市に買収された後、その路線網は基本的に東京市・東京都の行政区域に拘束されるようになったこともあり、都電は都市内の路面電車というイメージが固定している。

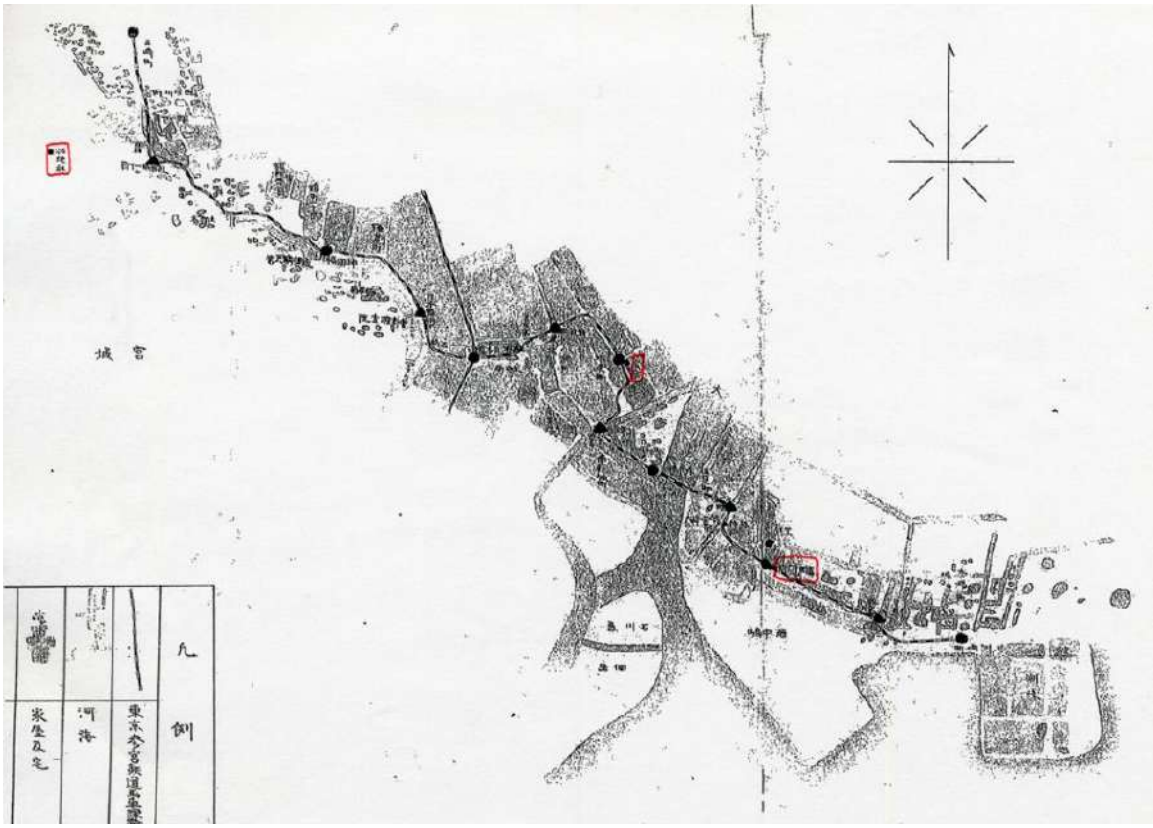
6　多様な「市街鉄道」計画

しかし、東京市の市街鉄道計画が具体化し始めた時期、つまり先に見た「合計九十五組」もの出願がなされた時には、各社の目的や路線計画はバラエティに富んでいた。東京市の市域や路面電車といった性格だけにとどまるものではなかったのである。

いくつか例を見てみよう。明治 29（1896）年 8 月に出願された東京参宮鉄道馬車は、

神田三崎町―水天宮前―洲崎

神田三崎町―浅草区厩橋―富岡門前町



東京参宮鉄道馬車の路線計画
東京府文書『文書類纂・第二課文書・土木・第 19 類・鉄道・第 4 巻』

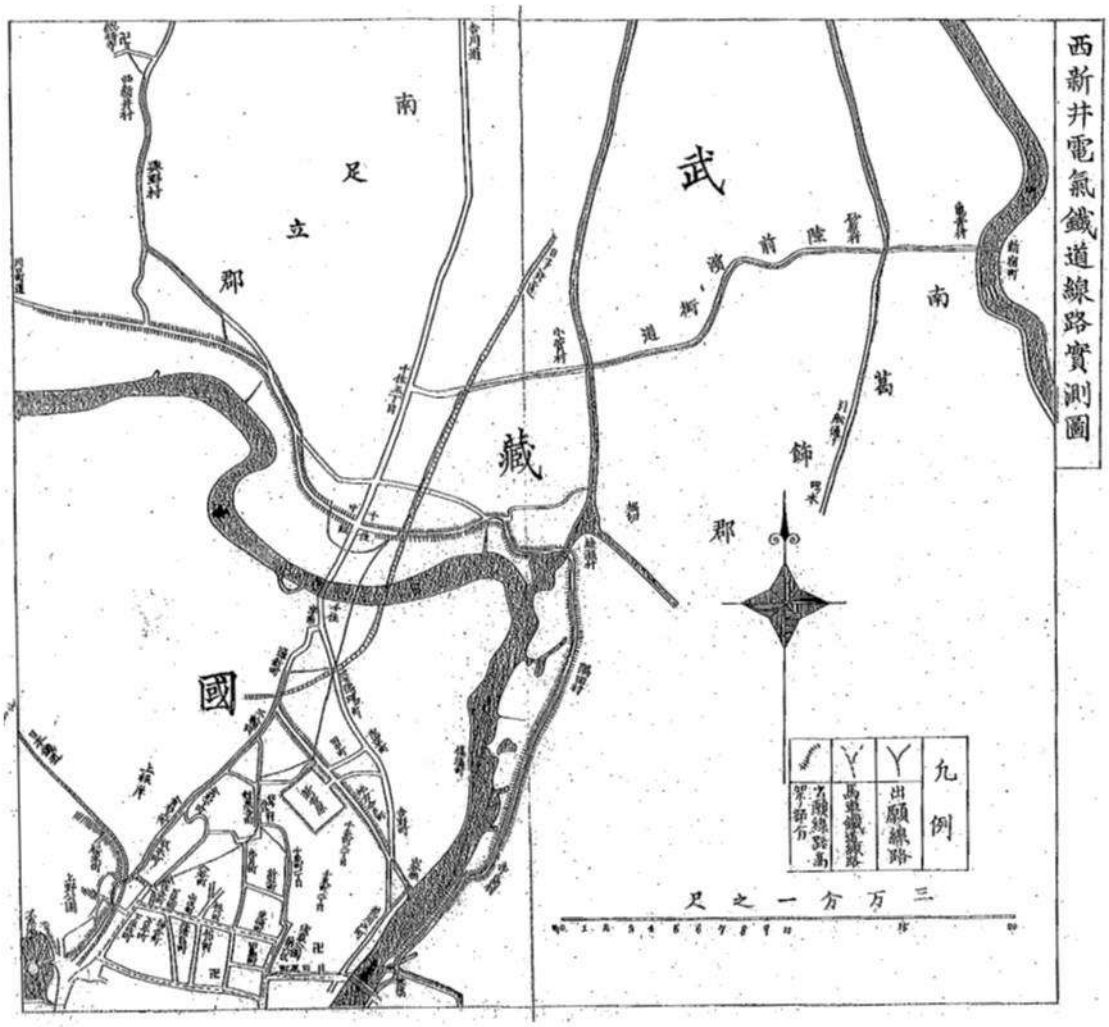
の二路線を基本としていたが、その目的は「特ニ靖国神社水天宮深川八幡宮等ニ参詣スル人々ト該線路ヲ往来スル公衆ノ便利ヲ謀」[3]ることにあり、当時の東京市内の有名社寺を参拝する人々を主な対象としていた。戦前の日本の鉄道、とりわけ初期の電鉄は、こうした社寺参詣を主な目的に掲げることが少なくなかった。もちろん、それは建前に過ぎなかったという批判はあり得るが、少なくともこうしたことが建前にもならなかった欧米諸国とは大きな違いだ。

東京参宮鉄道馬車の計画を見ると、靖国神社や水天宮、深川八幡宮といった、当時の東京の有力社寺を縫うように路線が設定されている。東京の市街鉄道計画といっても、当初から通勤や通学を目的としていたわけではないのだ。

もう一つ取り上げたいのが、明治 30（1897）年 4 月に出願された西新井電気鉄道計画である。路線計画を見ると、下谷つまり上野駅の近くを起点に、浅

3　「東京参宮馬車鉄道敷設願」東京府文書『文書類纂・第二課文書・土木・第 19 類・鉄道・第４巻』(624.D5.07)。

草―吉原―千住を経て、総持寺、いわゆる西新井大師に達している[4]。西新井大師は、近世から参詣地として知られていたが、この鉄道は、ここをめざして東京市内から市域を越えて、そのまま郡部、この場合は南足立郡に入っていくというものだ。西新井電気鉄道も、東京の市街鉄道計画のひとつとして扱われているが、その路線は当時の東京市の市域に拘束されるものではなく、市と郡部の境界を越えて、郊外の社寺をめざすというものであった。



西新井電気鉄道の路線計画
東京府文書『文書類纂・第二課文書・土木・第１９類・鉄道・第６巻』

このほか、当時出願された市街鉄道は数多いが、社寺をめざしたり、市内―市外を直通する路線計画は、とりたてて特異なものではなかった。つまり、当

4　「西新井電気鉄道布設設計変更願」東京府文書『文書類纂・第二課文書・土木・第 19 類・鉄道・第６巻』（624.D5.09）。

時の東京の市街鉄道計画を考えていく場合には、郊外や参詣地が考慮すべき大きな要素だということができる。

もちろん、ここで紹介した二つの事例はいずれも開業どころか、政府による敷設特許さえ下りずに消えている。そうした泡沫計画は、とるに足らないものだという批判は当然あり得る。

7　東京電気鉄道の来歴

そこで、次に実際に政府の特許が下りて事業化が進んだ事例を見てみたい。東京電気鉄道については、先にも少し触れたが、明治 36 年に実際に開業した東京の市街鉄道 3 社の一つであり、主に山手地域に路線網を持っていた鉄道である。

この鉄道は、もともとは川崎電気鉄道と称し、その路線計画は東京市内信濃町を起点として、渋谷―中目黒―池上から川崎をめざすというものであった。さらに途中の池上から大森までの路線を計画していた。つまり東京山手地域から、やはり東京市の市域を越えて、郡部に入り、池上から川崎・大森をめざしていたのである。

いうまでもなく、池上には近世から参詣地として知られていた本門寺があり、多くの参詣者を集めていた。ここから分岐して大森までのルートは、「池上道」として古くから本門寺への参詣ルートとなっていた。つまりこの鉄道は、当初参詣地である池上を拠点に路線網を形成することをもくろんでいたのである。最終目的地である川崎も、近世から宿場として知られていたが、同時に川崎大師への玄関口としての機能も持っていた。川崎はその後工業都市としての性格が強まっていくが、この時期にはまだそうした性格はなく、川崎大師への玄関口としての性格が強かった。

このように見てくると、当時の東京をめぐる市街鉄道は、必ずしも市内の路面電車というその後に確立したイメージで見るべきではなく、その後に登場してくる郊外の電鉄との関係からも読み解いていくべきだろう。

8　東京電気鉄道と川崎

次に見てみたいのは、関東最初の電鉄として誕生したとされる京浜電気鉄道である。この鉄道は、当初、明治 32（1899）年に川崎の町と川崎大師の間を結ぶ大師電気鉄道として開業したものだ。そこだけを見ると、東京の市街鉄道とはまったく無関係な存在のようにも思えるが、その来歴を見直すと、また別の側面が見えてくる。

当初、横浜や東京の実業家を中心に計画された横浜電車鉄道が横浜―川崎―大師河原間を出願し、これに対し立川勇次郎らが川崎で宿屋を経営していた田中亀之助を勧誘して川崎、大師河原間を川崎電気鉄道（先に触れた同名の鉄道とは別）として出願し両者は一部で競願状態となった。

東京、横浜の有力者を発起人に加えていた横浜電車鉄道は資本面で有利だったが、川崎電気鉄道も日本における電気事業のパイオニアであった藤岡市助を設計主任者に迎えて技術面で優位に立つことで巻き返しをはかった。その後両社は政府の示唆により合同し、川崎電気鉄道が大師電気鉄道と改称して川崎・大師河原間の敷設特許を受けたのである[5]。

横浜電車鉄道は、横浜や東京の実業家を中心に計画されたもので、横浜―川崎―大師河原間という都市部から郊外の社寺への路線を構想していた。また、川崎電気鉄道に関わっていた立川勇次郎や藤岡市助といった面々は、東京の市街鉄道計画でもお馴染みの面々であった。

その後、横浜電車鉄道と川崎電気鉄道は合併して、明治 32 年、大師電気鉄道として川崎―川崎大師間で開業した。これが関東で最初に実現した電気鉄道であり、その後の京浜急行電鉄の発祥となっている。大師電気鉄道は、参詣鉄道であると同時に、単に郊外の電鉄の発祥としてだけでなく、東京の市街鉄道、つまり従来は全く別物として捉えられてきた市内の路面電車とも密接に連動する形で誕生したということができる。

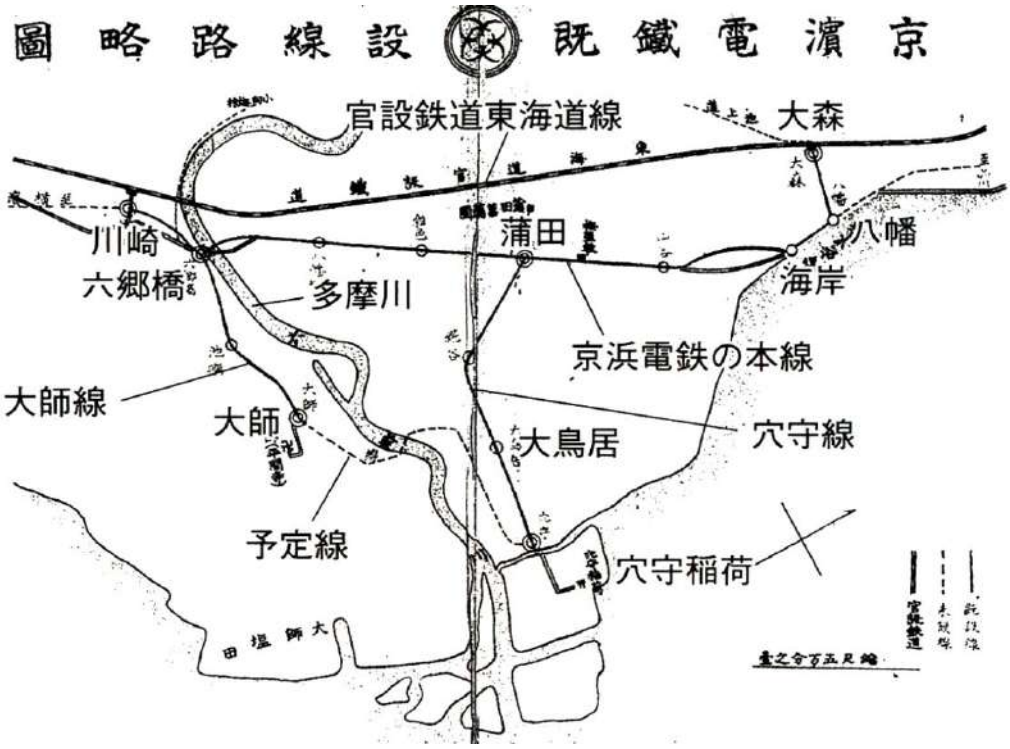
5　野田正穂ほか編『神奈川の鉄道』（日本経済評論社、1996 年）pp. 43-45。

9　川崎大師と穴守稲荷

開業後まもなく大師電気鉄道は、京浜電気鉄道と改称し、東京と横浜の都市間連絡をめざすようになった。だが、名称を変えたからといって、直ちに性格が一変したわけではないということにも注意する必要がある。

京浜電鉄は、品川と横浜の連絡をめざしたが、この路線が全通する前に力を入れたのが、穴守稲荷への路線であった。穴守稲荷は、多摩川左岸の河口付近の埋め立て地に建つ神社である。川崎大師と異なり、古くからの歴史を持っているわけではない。神社として誕生したのは明治 18（1885）年であり、さらにはやり神として東京などから多くの参詣者を集めるようになったのは、明治 30 年代に入ってからのことである。

京浜電鉄は、この穴守稲荷の隆盛に目をつけ、参詣者を輸送することを当込んで、蒲田から分岐して穴守までの路線を建設したのである。この当時の京浜電気鉄道は、社名に「京浜」を掲げていたものの、その路線網はまだ東京・品川にも横浜にも達していなかった。



初期の京浜電気鉄道の路線網（『京浜電気鉄道株式会社沿革』に加筆）

地図は、明治 35（1902）年に同社の来歴をまとめた書籍に附されたものだが、大森（品川までは未開通）と川崎方面への路線を基本としつつも、多摩川をはさんで右岸に大師線、左岸に穴守線が通るという路線構成となっていた。さらにこの地図には、川崎大師から六郷川を渡って穴守稲荷までの路線が予定線として描かれており、このことからもその意図は明らかだ。また、川崎大師と穴守稲荷をセットにした巡拝券を発売するなど、回遊コースを積極的に売り出している。

実際、当時の京浜電鉄では、東海道線大森駅前から穴守への直通電車を頻繁に運行しており、参詣電車としての性格が色濃く出ていた。　京浜電鉄がいちはやく穴守への支線を建設したのは、大森や蒲田から羽田をまわって川崎大師に出るという回遊ルートをまず形成しようとする意図があったのである。

大正時代に京浜電鉄が集計した品川からの直通乗車券発行枚数の統計によると、穴守への参拝客は一年トータルでみると川崎大師には劣るものの、一年の上半期に参詣客が集中している川崎大師に比べて、年間を通してコンスタントに参詣者を集めていた[6]。

10　武蔵電気鉄道と市内・郊外直通構想

京浜電鉄は、明治 38（1905）年 12 月に品川・神奈川間を開通させたが、このころから東京と横浜を結ぶ都市間連絡鉄道としての色彩を強くしていった。

こうして見ると、大師電気鉄道から京浜電気鉄道への展開は、先に触れた川崎電気鉄道がめざしていたものとは逆のベクトルながら、市内から郊外への路線という構想自体は、共通したものを持っていたといえよう。

東京山の手から池上を通り川崎をめざしていた川崎電気鉄道は、東京電気鉄道と名前を変えた後、東京市内の路線網の出願をしていたが、市内の路線だけが敷設の特許が下り、開業することになった。郊外の路線は、その後、東京電気鉄道が東京鉄道に合併し、さらに東京市に買収されていく過程で、失効し

6　拙著『電鉄は聖地をめざす』（講談社選書メチエ、2019 年）。

ていった。こうして、東京の市内交通と郊外の交通が領域として次第に分離していくようになったのである。

しかし、川崎（東京）電気鉄道を主導していた関係者は、明治 39 年、新たに武蔵電気鉄道を計画し、東京市内の山の手地域からそのまま郊外を通り、最終的に横浜をめざす電鉄計画を構想した。この武蔵電気鉄道計画は、東京電気鉄道がめざしていた市内から郊外を直結するという性格を色濃く受け継いでいたものであった。こうした狙いから、当初、武蔵電鉄は、東京市内の市街電車と同じ軌間（1372 ㎜）を採用するなど、路面電車と同じ規格を採用することを予定していた。この時点でもまだ市内電車と郊外電車は、領域として明確に分化されていたわけではなかったのである。

武蔵電鉄はその後、軌間を標準軌（1435 ㎜）に変更するほか、高速運転を可能にするような規格を予定するようになった。その過程で次第に郊外を走る高速電車としての色彩を強め、路面電車としての市街電車と別個の領域を形成するようになっていったのである。

だが武蔵電鉄は、郊外だけを走れればいいと考えていたわけではない。その後も市内への直通を構想するが、その際には、高架もしくは地下式というように、路面電車とは異なった形式の採用を予定していた。とはいえ、武蔵電鉄は市内だけでなく、郊外の路線の建設工事もなかなかこぎつけられなかった。結果として、武蔵電気鉄道自体は、路線免許のほとんどを失効することになってしまった。

その後、残りを生かす形で五島慶太が再び免許を受け、開業にこぎつけたのが東京横浜電鉄であった。こうした意味で、東横電鉄は明治時代の川崎電気鉄道の構想を受け継いだものだったといえる。その後、五島が渋谷から新橋への地下鉄建設を計画していた東京高速鉄道を系列化に置き、渋谷から東京市内への進出を図ったのも、市内―郊外を特に区別なく結ぶことをめざしていた明治時代の電気鉄道の系譜を継承したものだったのである。ただその規格は、路面電車を前提としたものとは大きく異なり、専用軌道を高速で走行することを想定するようになっていた[7]。

---

[7]　前掲「東京における都市交通の成立と再編成」

ここで見たのは、川崎電気鉄道から東横電鉄への展開だったが、こうした歩みが特異だったというわけではない。最初に見た京浜電気鉄道も、品川・横浜間が全通した後、次第に都市間輸送へ傾斜を強めていたが、そうした中で東京市内への進出構想を再燃させていた。

同電鉄は、東京市電へそのまま直通させることをもくろんでいたが、なかなか実現が難しい状況が続いた。結局、京浜地下鉄道という別会社を設立し、そこに乗り入れることで郊外から市内への直通を果たそうとしたのである。京浜地下鉄道は、鉄道省から敷設免許を受けるところまでこぎつけつけた。だが結局、その後の戦時下の情勢の中で実現を見ることはなかった[8]。

戦後、交通審議会の答申を受けて、郊外の電鉄と地下鉄との相互直通が進むようになったが、こうした戦後の東京の都市交通を特徴づける政策も、実は明治時代からの都市をめぐる電鉄のあり方をふまえると、理解しやすいのかもしれない。

8　小風秀雅「小風秀雅「京浜急行電鉄　戦間期における都市縦貫鉄道とその挫折」『民鉄経営の歴史と文化』（古今書院、1992 年）。

Ⅱ. 建築

柔らかい都市のテクノロジー

北　山　恒

パリ／ニューヨーク／江戸東京

現在私たちが生活する東京のあたりまえの風景。しかし、それは世界の都市と比較すると特異な都市である。江戸東京研究センターで都市の研究をしているので、まずは、江戸東京という時間スケールのなかで、19 世紀のパリ、20 世紀のニューヨークという都市比較をおこなおう。

パリという都市は、行政官であったオスマンが 1853 年から 1870 年の 17 年間に大改造をおこない、現代につながるパリの都市風景を一気につくったものである。既存の街区を切り裂くように大通り（ブールバール）を通し、見通しの良いパブリックスペースを現前させている。このパリは 19 世紀、権力が集中した帝政という社会システムがつくりだした都市風景といえる。

ニューヨークの都市構造は、19 世紀初頭に現在のマンハッタン・グリッドという不動産開発の区画割はできていた。その区画のなかの建設は 20 世紀初頭から大恐慌までの 30 年ぐらいに集中しておこなわれ、ほぼ今の形がつくられている。資本活動の進展につれて、街区内での建設投資とその利益の最大化がはかられ、高層ビルの建ち並ぶ都市風景が登場する。その高層のエンベロップを規制するルールが 1916 年に制定され、そのルールの中で最大限の効率を競う、資本のゲームのようにつくられた都市風景である。

1870 年に大改造が終了したパリは、今でも同じような風景をみせている。しかし、東京は、明治維新の直前 1865 年にベアトというイタリア人の写真家が、愛宕山（あたごやま）から撮ったパノラマの写真があるが、その風景は現在は残っていない。東京は絶えず生成変化してきた都市である。

現代都市という都市類型

ニューヨークという都市は、現代都市を代表しているのだが、この現代都市という都市類型は19世紀末のシカゴから始まっている。現代都市という都市類型は、経済活動がつくる都市であるが、この都市類型は20世紀、世界中の都市の規範となる。日本の都市ももちろんこの現代都市類型のなかにある。

20世紀初頭、ニューヨークに出現した高層ビルが立ち並ぶ都市は、当時ヨーロッパにも大きい影響を与えた。現代建築を切り開いたコルビュジェが創出した建築は、思想の塊のようでありフリースタンディング・オブジェクトとして表現される。コルビュジェのヴォアザンプランという都市構想は、パリの半分ぐらいを壊して、高層ビル群を建てるというアイデアであった。パリという都市空間がオスマンファサードという連続壁体で構成されているにもかかわらず、ニューヨークのように単体建築のオブジェクトの集合としての都市を提案する。

この案はパリでは当然実行されなかったが、現代の東京ではコルビュジェが構想した単体の高層ビルが立ち並ぶ風景が実現している。さらに郊外住宅地にも戸建て住宅というオブジェクト群、そして都市中心部のオブジェクト群という都市風景が出現している。私たちは当たり前のように見ているのだが、ベアトが見た愛宕山からの風景とは全く違う都市がここにある。

粒子状都市

ノリの地図という有名な黒と白で表されたローマの地図がある。18世紀半ばに、観光マップとしてつくられたものだが、白い部分は観光客が訪ねて入れる部分。だから教会の内部も白くなっている。これは現代都市を観察するときに、パブリック／プライベートという空間のキャラクターをみる手法として、今でも有効な表記法だ。ノリの地図で描かれたローマは、現在のローマの都市空間でも読み取れる。ローマの都市空間は18世紀半ばから変わっていない。今訪ねても、同じ都市空間がそこにある。

東京は粒子状の都市である。槇文彦はそれを細粒都市と名付けたのだが、東京をノリの地図のように黒と白で描くと、隙間だらけの粒々の地図になる。1960 年の白黒の航空写真と、2010 年のカラーの航空写真を見開きで並べた東京の写真集がある。それを見比べると、都市インフラ、道、道路とか河川はそのまま残っているが、粒の一個一個を見ていくとほとんど全部変わっている。フリースタンディングの建物は周囲と関係していないので、自己都合で取り壊し、建て替えることが容易にできるのだ。

東京はたった 50 年で、ほとんどの建物が変わっていく。ある種、ファントム（幻影）のような都市である。ヨーロッパでは、人間の生命スパンを超えて都市という物質は残っているが、東京の生活空間は、生きているうちにどんどん変わってしまう。しばらく時間を経ると、もうどこにいるのか分からなくなってしまう、幻覚、幻想のような都市のなかに私たちは生きている。

東京の住宅地のなかでは、いつもどこかで普請をしている。東京の住宅の寿命は、約 30 年と言われているが、30 年というのは、親が建てた建物を、息子が建て替える。そんな周期で建て替えられている都市である。

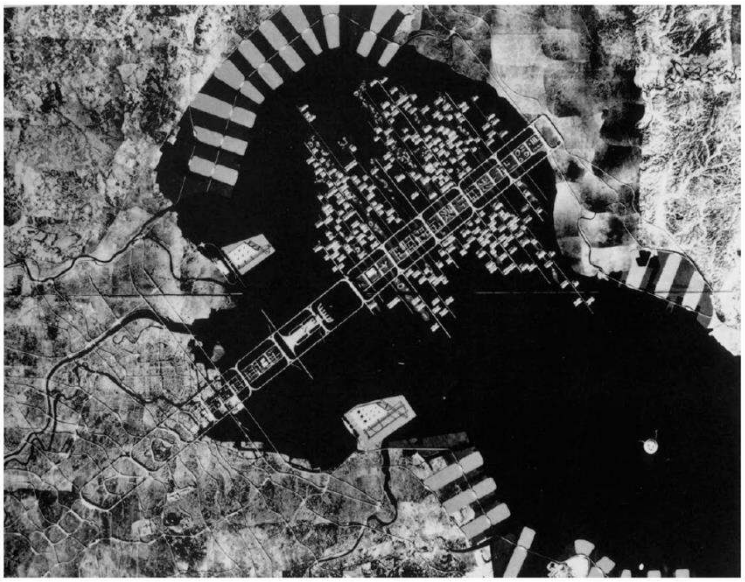
その生成変化する原因の一つは非常に壊れやすい都市であるからだ。関東大震災のときには、東京の市域の半分以上が燃えてなくなってしまった。しかし、その復興は早く木造の家屋が立ち並ぶ。木造家屋の工法は木割というオープンシステムが存在しているので、木造住宅による都市の再生は早い。

東京は 100 年間のうちに大きい都市破壊を 3 回受けているが、その一つは 1923 年の関東大震災、もう一つが、1945 年の東京大空襲である。そして、その後、1955 年ぐらいから始まる高度経済成長期の緩慢な都市破壊である。関東大震災、東京大空襲で都市中心部が破壊されたことで、その周辺にバラックとよばれる仮設住宅が建てられた。この仮設住宅が東京の市域の周辺に円環上に密集して建てられたことが、現在私たちが見る細粒都市とよばれる木造密集市街地の素因である。東京の都市のキャラクターをつくっている。

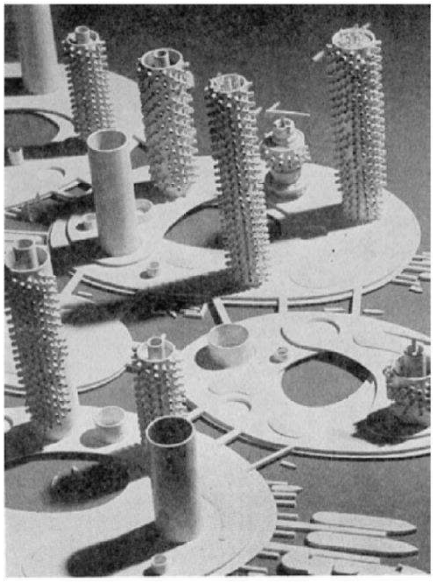
1960／70 年代の都市テクノロジー

1955 年から始まる高度経済成長期には、スクラップ＆ビルドという破壊再生を繰り返していた。この時代、急激な経済の進展と都市への人口集中という社会状況があり、それに対応して提案されたのが丹下健三の東京計画である【図 1】。

テクノロジーを信頼した都市風景がつくられている。このような未来的な技術、新しい技術がつくる都市風景が「メタボリズム」という思想をともなって日本から発信された。1963 年の菊竹清訓の海上都市【図 2】という当時のイマジナリーな都市風景は、現在、タワーマンションが立ち並ぶ湾岸地区に実現している。



【図1】 1960 The Tokyo Plan / Kenzo Tange



【図2】 1963 海上都市 / 菊竹清訓

同時代、ヨーロッパ世界でもロンドンのアーキグラムというメンバーが、ウオーキング・シティーという、巨大な建物が歩くというイマジナリーな未来都市を提出している。しかし、これは批評的カリカチュア（漫画）として描かれている。しかし、日本では、そうではなくて本気でつくる。菊竹清訓の東光園は、機械仕掛けの空想建築のようであり、丹下健三の山梨文化会館は、自由に取り換え可能なレゴブロックのような建築で、実際に増殖可能であることがうたわれた。しかし、これは急激に拡張拡大する社会に誠実に答

えようとした建築なのだが、当時の日本では、このようなテクノロジーを無邪気に信じた建築がつくられ、世界の建築思潮をリードしていった。1972 年に、「メタボリズム」の思想をもっとも端的に表現した黒川紀章の中銀カプセルタワービルがつくられている。当時はこのような不思議な建築、それが都市を埋め尽くすというアイデアが受容されていた。その後、1970 年代は、日本では不思議な建築オブジェクトが出現する。「反住器」という、住宅ではないという住宅。「幻庵（げんあん）」すなわち、幻の庵（まぼろしのいおり）という住宅。そして、安藤忠雄が、何も表現しない、コンクリートの箱でしかない「長屋」という住宅。このような、表現としてのオブジェクトをつくりメディアで紹介されている。当時の日本の建築家たちはまるで都市を表現の実験場のように扱っていた。

超資本主義がつくる都市風景とその未来

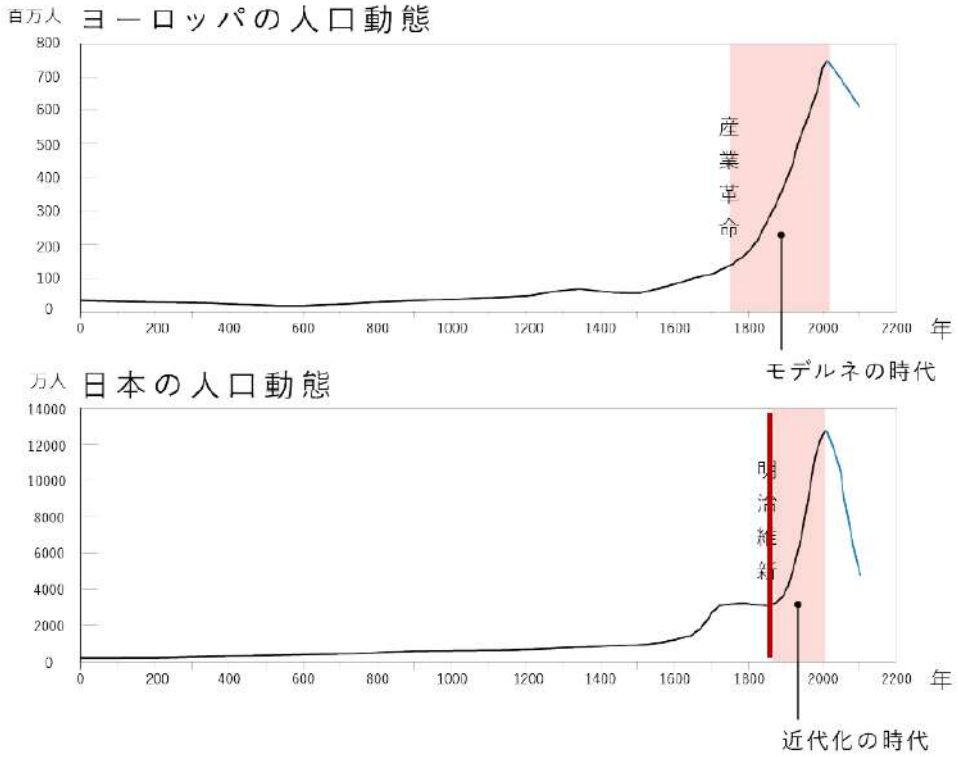
1989 年、ベルリンの壁が壊れ、そこから資本主義の暴走が始まる。共産主義社会が崩壊して自由主義（資本主義）社会の独占となるのだ。この時期に東京では、六本木ヒルズなどの巨大再開発が始まっている。それは、数ヘクタールという都市内の広大な土地を対象とする。地形や道路など土地の記憶をすべて消去するようなテーマパーク型の開発である。そして、同じ時期に、Dior や PRADA などスーパーブランドと言われるグローバル企業の旗艦店が表参道に立ち並ぶ。そこでは世界の著名建築家が、街並みをつくるのではなく、街並みを壊して周囲との差異化をはかるアイコン建築を競うようにつくった。

この日本の状況とは無関係に見えるが、ドバイでも世界の著名建築家が参入し、巨大なアイコン建築を集積した都市を一気につくっている。それは、拡張拡大を支えていた近代化のフロンティアが消滅し、資本主義が拡張拡大を永続させるために「新自由主義」という市場原理に基づいた経済活動をすることが背景にある。巨大な都市開発はその現場なのだ。

都市という存在が経済活動の表象となるのは、産業革命後の 19 世紀中葉の西ヨーロッパから始まり、そこから現代の都市を巡る時代となるのであるが、それは人口が急激に増加した時代である。産業革命を経ていち早く近代化を

進めた西ヨーロッパに続き、日本では明治維新後に都市化と急激な人口増加を迎えている。

人口動態をみると私たちは急激に人口の増えた時代を生きているのが分かる【図 3】。それをモダニズムの時代と言う。私たちは今、このモダニズムの時代の建築や都市を経験している。日本の人口は 2011 年ころにピークをうち、今後、急激な人口の縮減を迎える。この急降下するような時代の中で新しい都市風景を、私たちは見るはずである。でも、それがどういう都市風景なのか、まだ私たちには分からない。



【図 3】国連世界人口推計 2012 年版、『ヨーロッパ文化』Terry G. Jordan（1988）『日本の将来推計人口』（国立社会保障・人口問題研究所）、『図説人口で見る日本史』（鬼頭宏、2007）

2011 年 3･11 以降

2011 年の東日本大震災では住宅が濁流に浮かんで流される光景を見た。そのインパクトのある光景は、建築家たちに大きな反省をもたらした。それま

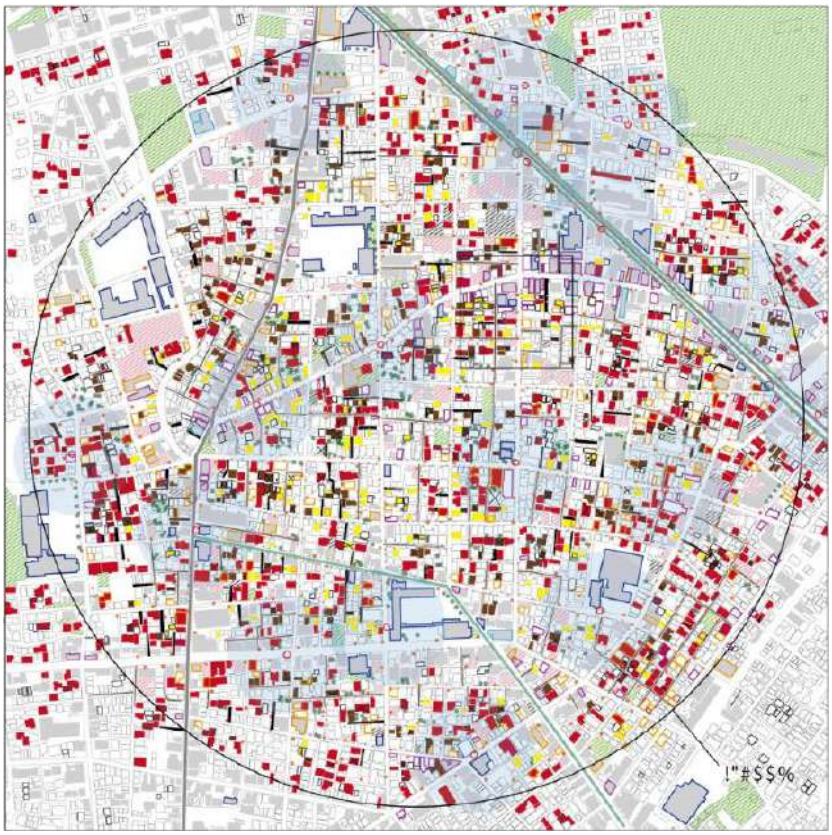
で経済原理に従った商品としての建築や、建築作品のオブジェクトをつくること、それが、本当に建築の主題であったのかという反省から始まる。

さらに現代都市という都市類型では、都市の中心部に業務集中地区をつくり、市場原理に従ったオフィスビルを林立させる。そして、都心周辺の沿岸地域にタワーマンションという不動産商品が急激に増えていることなどを批評的にとらえている。タワーマンションの空間形式は、真ん中にエレベーターがあって、エレベーターで昇って降りると、外気に面しない中廊下があり鉄の扉がずっと並ぶ、その扉を開けると隣人とは関係なく、無限の遠方を見る窓が設けられた住戸がある。不動産商品として両隣りとは無関係であることが重要なのだ。この空間形式はいわばコミュニティを壊す装置である。このような空間装置が都市のなかにたくさんつくられている。私たちは、近隣とは仲良くしないという宣言をしているような都市を、今、つくりつつあるわけだ。

そこで、働き方が変わり、コミュニティを求める人々がいることに注目して、東京の都心部のオフィスビルやタワーマンションに代わるオルタナティブをつくれないか。市場経済のためでない人間の生活のための新しい都市風景をつくれないかという議論が始まっている。たとえば、木造 2 階建ての住宅がぎっしり建て詰まった密集市街地の中に、空き地や空き家が急激に増えている。そんな空き地、空き家をある種の共有地＝コモンズに変えていくという提案である。空き地、空き家が、不動産商品として経済活動に使われるのではなくて、共同体の中で運営されるような、そんな空間にならないだろうかということが検討されている。

地域を健康診断する「多層地域評価マップ」という都市の要素を取り出し、地域を評価する手法【図 4】。 もう一つは、C.アレグザンダーが提案したパターン・ランゲージという手法を用いる。民主的な手続き、プロセスでまちをつくっていくという手法の検証である【図 5】。

このような作業を、学生たちとの協働を通して、街づくりの手法を探っている。そこでは、現実世界では登場しないが、こうあってほしいという新しい風景を描くことができる【図 6】。



【図 4】地域多層評価マップ（法政大学　北山研究室）

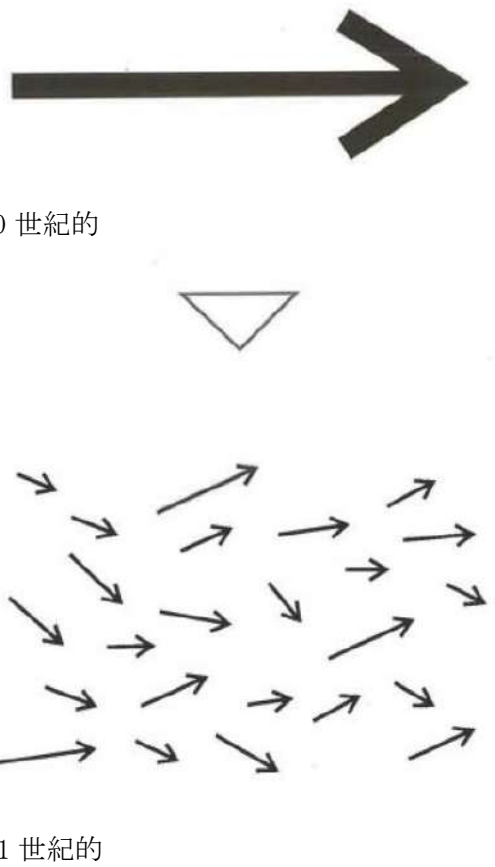
【図 5】パターン・ランゲージ（法政大学　北山研究室）

【図 6】ヴォイド・インフラ（法政大学　北山研究室）

街をつくる柔らかいテクノロジー

私たちの都市では、突然高い建物が低層の街並みの中に不連続に建ち上がる。法的に周辺住民に同意を取る手続きは用意されているが、利害関係のある周辺だけに開示され、広く社会の中で議論されることはなく、開かれたプロセスは取られないまま巨大な建築が造られていく。こういう社会システムを私たちは持っているわけだ。それに対抗する新しいまちをつくるテクノロジーが要請されている。短期的利益を最大化させることが目された現行のプロジェクトに、カウンタープランを示せるのは建築をつくる技術を持った建築家である。この短期的利益を最大化させるメカニズムは、保留床という余剰の床を作って、それを原資に開発をしていくという市場原理でできている。このような、経済原理でつくられていく都市に抵抗する都市は、どうやったらつくれるだろうか。

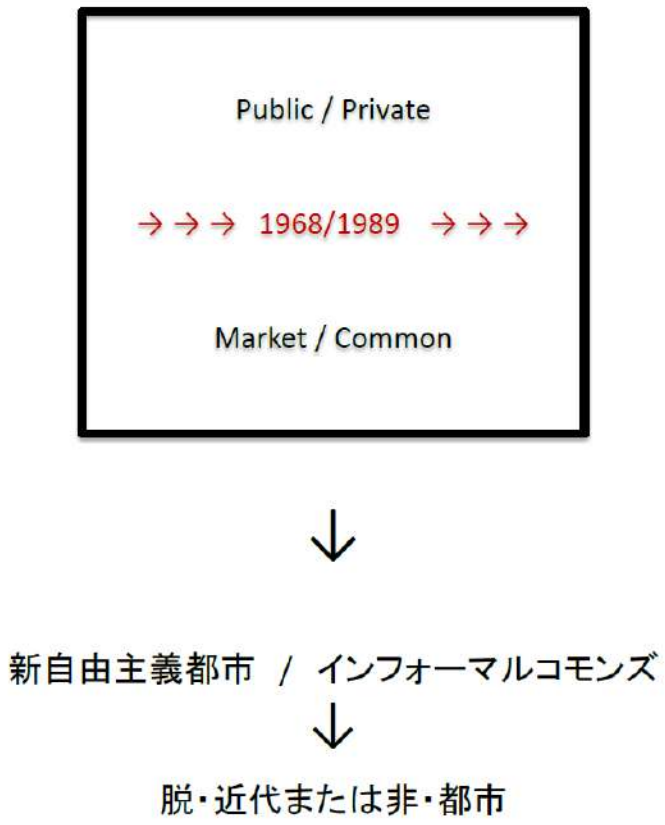
たとえば、宮崎晃吉のHAGISOなど、何人かの若手建築家が、東京という都市コンテクストを読み取りながら、新しい建築を提案している。建築物としては小さいが文化的運動としての意味は大きい。このように現行社会のシステムのなかで試みられている資本活動に対してオルタナティブの方法が探られている。このような活動に注目している。建築家の小島一浩が示した「大きな矢印と小さな矢印の群れ」という有名なダイヤグラムがある【図7】。単純なダイヤグラムだが、20 世紀を支配した大きな矢印でつくられていく社会から、小さな矢印の群れで表象されるような、そんな社会にならないか、というメッセージが込められている。現在は、この大きな矢印、これは巨大再開発を行っている巨大な資本と、地域やまちづくりをしようとしている小さな矢印の群れが、互いに違う方向に向かって動いており、それが引きちぎられた都市をつくっているという状況なのだ。



【図7】小嶋一浩『小さな矢印の群れ』

近未来都市の命題

現代の社会の構図を概観してみよう。そこに建築・都市を位置づけてみたい。20 世紀はヨーロッパ文明がつくる社会システムに世界が覆いつくされた時代である。そのなかで、ヨーロッパの内部からこの文明を批評的にみる運動がおこる。1968 年のパリの五月革命、そして、それから 21 年後の 1989 年のベルリンの壁の崩壊までの期間に文明の変換期があり、それが、その後現代の状況を規定しているように思える。



【図 8】北山恒作成

モダニズムという建築運動の世界を観察すると、1968 年以前は、パブリックな空間とプライベートな空間の調停をすることが建築の重要なテーマであった。それが 1989 年以降は、マーケットの空間とコモンの空間の間を調停する事柄が主題になる。建築や都市の概念は社会の様態の変化に対応して移行しているが、その移行の切断面が 1968 年から 1989 年なのだと思う【図 8】。

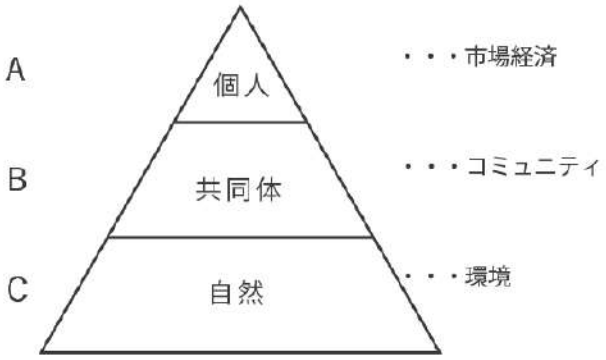
この移行期間に、陣内秀信は『都市のルネサンス』（1978）『東京の空間人類学』（1985）など都市思想に関する論考を提出している。その内容は、単体のオブジェクトとしての建築の問題ではなく、それが集合するときの組織を大きな時間の中で評価するものであった。そして今、この思想が重要な意味を持つことにわたしたちは気付いている。

この 1968 年から 1989 年という移行の切断面、そして 90 年代の市場経済の暴走のなかでは、建築はオブジェクト、差異化された単体の建築をどうつくるのかということが主題であった。その時代を経て、今は、建築と建築の間、または建築と都市の関係、そしてその集合形式、それをどうつくるかということが、私たちの重要なテーマになっているのだ。

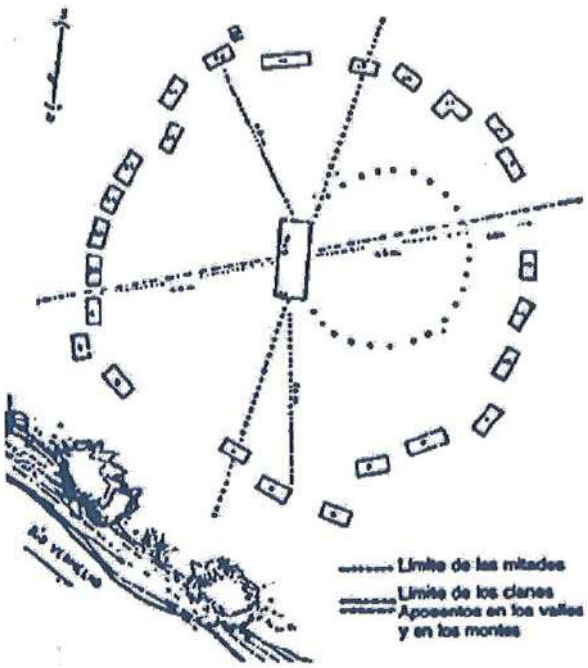
新自由経済、市場原理でつられる都市、その都市風景に対して、そのオルタナティブをどうつくるのかという命題が浮上している。広井良典が提示するダイヤグラム【図 9】がある。個人は共同体に包摂され、共同体は自然に包摂される、という当たり前の集合を示す三角形である。この三角形のなかで、個人と共同体が自然から切り離されていく状態が、都市への離陸、それがわれわれがつくってきた都市文明である。さらに資本主義の進行のなかで、個

人は共同体から切り離される、これが現代の超資本主義がつくっているわれわれの社会である。

この自然から切り離された共同体、そして共同体から切り離された個人、これを着陸させる、そんな技術が必要なのだと思う。それが、陣内秀信が指し示す空間の拡がり（テリトリオ）に関する技術ではないか。それはコミュニティ・スケールという空間の拡がり、そして対応する空間スケールに対応するものとなる。ここで、「空間人類学」という言葉から構造主義に立ち戻り、レヴィ＝ストロースのフィールド・ノート【図 10】を参照すると、原始集落である環状集落にはテリトリーに対応する特定の拡がりと、個体認識に関わる共同体の成員人数というスケールが読み取れる。これが人間という種が原初的にもつ、人間の集合の単位とそれに対応する空間の大きさではないか。それが、わたしたたち人間の生存にとって領域を感じられる空間スケールと、人間関係をかたちづくるコミュニティ・スケールをつくるはずである。このようなスケール感は、現代都市では手に入れることはできないが、この単位が感じられる都市空間をどうすれば再編できるのか。それは、現代都市を生みだす構造を返還させる空間と人間の存在を扱う研究なのだ。それが、次世代の都市風景を示すテーマになっていくと考えている。未来をつくる柔らかい技術を使って、東京の都市空間を新しくメタボライジング（生成変化）させてみたい。



【図 9】広井良典『ポスト資本主義―科学・人間・社会の未来』のダイヤグラムを参照



【図 10】環状集落
レヴィ＝ストロースのフィールドノートから

失われた場所、失われた時間

高　村　雅　彦

テクノロジーとヒューマニズム

都市とテクノロジーの関係を考えることは、土地を〈地〉とすれば、その上に〈図〉となるさまざまなインフラや開発、それを可能にする機器や道具といった技術によって、人間を取り巻く環境や生活の変化を描き出すことに等しい。河川や運河、港湾の機能と役割、道路や鉄道、下水・水道などのインフラ、住宅地・商業地・業務地の各種開発、環境工学、防災技術など、モノに頼った「発展の歴史」を見ると、たとえば郊外に鉄道が伸び、その駅前に商業地が計画され、周辺に住宅地が開発されるといったように、時間の前後はあるものの、世界のどの都市でも同じ変化が生じたはずである。その過程では、一方にある「衰退の歴史」あるいは「対抗」をどう捉えるかという問題も同時に浮上する。

したがって、この問題を都市の発展論として個別に記述してもテクノロジーとの関係における本質は見えてこない。まずは、人間がテクノロジーに対する思想にどのような距離を保ってきたのか、それが時代によっていかに変化したのかを時間軸を入れて考える必要がある。

テクノロジーに対する楽観主義者には、19 世紀中期の言わずと知れたカール・マルクスがいる。テクノロジーの進歩が社会や人間性にとって有益であると主張し、それこそが人間の身体と認知能力を進化させ向上させるという、いわゆるトランスヒューマニズムの思想に基づく。

一方、それから約一世紀後、哲学者マルティン・ハイデッガーは、1953 年にミュンヘン工科大学で行われた講演で次のように述べている。

「技術の本質もまったく技術的なものではない。したがって、ただ技術的なものだけを思い浮かべて、それを取り扱い、それと折り合いをつけたり、あるいはそれを避けたりしているかぎり、われわれはけっして自分自身と技術の本質との関係を経験することはない。われわれは、たとえ技術を熱狂的に肯定しようと、あるいは否定しようと、いたるところで技術に縛りつけられていて、不自由なままである。」（翌年、"Vorträge und Aufsätze "，Verlag Günther Neske に収録。邦訳『技術への問い』平凡社、2013 年がある）。

テクノロジーに対する懸念を示した一文であって、そうした社会には問題があるとする悲観論として位置づけられる。

時代ごとにその社会が持つ特性が異なり、それを背景としてテクノロジーに対する思想も変化する。そして、悲観、楽観を問わず、現代のわれわれは時に意識的にテクノロジーを希求し、時に技術で覆われた世界を無意識に生きている。

奪われる自由と創造される空間

そもそも、テクノロジーの歴史は常に人類の歴史と一体であって、意識的であろうが無意識であろうが両者の関係を切り離すことができた時間はいっときもない。その問題が、ある時期にイデオロギーやヘゲモニーをともなって象徴的にわれわれの世界に表出しているに過ぎないのである。

たとえば、すぐ思いつくのがプリミティヴィズムの考え方である。起源こそが輝かしい、それこそが正統性を持っているという主張は、たびたび都市や建築の世界でも表出されてきた。1753 年、マルク・アントワーヌ・ロージエ神父が著した“Essai sur l'architecture”（邦訳『建築試論』中央公論美術出版、1986 年）の第二版には「田野の小屋」と題する扉絵が追加されている（図 1）。単純な四本の柱、梁、三角形の屋根組の描写は、古代神殿の円柱、エンタブレチュア、ペディメントの始まりだとし、その誕生の姿を描く。西洋建築の起源がここにあるという主張であって、始原的かつ根源的な建築の誕生を示しているが、そもそもそれが形作られる際に、材料の切断、相互の結合、全体のバ

図 1　田野の小屋
マルク=アントワーヌ・ロージェ著、三宅理一訳
『建築試論』中央公論美術出版、1986 年より。

ランスといったテクノロジーがすでに存在していることには触れていない。当時、西洋建築の世界では、バロックなどに代表される過剰な装飾や先端技術に対する要求が盛り上がりを見せていた。それに対する嫌悪から、起源を求め、それこそが美しいオリジナルであると主張したのである。

1980 年代以降の日本では、高度経済成長、バブル経済のもとで、インテリジェントビルや新交通などの新技術を最大限に活用した都市開発が盛んにおこなわれ、新たな時代を迎える雰囲気に高揚し、その成果を競い合った。一方、開発の裏側で古い風景や記憶が日々消え去られることを危惧した人々は、歴史の重要性を主張する。いわゆる〈江戸東京学〉や江戸東京博物館の登場は、それを端的に示す例であろう。その後、わずか数十年の間にテクノロジー、とくにコンピュータ技術は飛躍的に進歩し、またわれわれの生活のなかにも深く入り込む。このことは、われわれが新たな空間表現や認知手法を獲得したことを意味し、それがいま歴史の分野でも十分に生かされる可能性を示している（図 2）。つまり、1980 年代の開発と歴史の衝突は、いまいかにそれらを融合させながら個々の価値を高めるかというステージに入った。

テクノロジーと歴史、あるいは前時代的なものは相反する関係にあるのではなく、むしろ同時に希求されるものとしてとらえるべき時代に、21 世紀初頭のわれわれは生きている。ハイデッガーが危惧した「奪われる自由」は、いままた再び新たな「創造される空間」によって進化する時代を迎えたと言っていい。

図 2　江戸城二之丸水舞台の CG 復元
高村雅彦監修＋高村研究室『復元　江戸城能舞台と弘化勧進能』法政大学江戸東京研究センター、2019 年より。

空間と時間の問題

テクノロジーに起因する自由と創造という意味では、交通の変化がもたらした問題を取り上げる必要がある。人類における徒歩から馬車、船、自転車、車、鉄道、飛行機に至る移動の変化は、確かにわれわれに新たな場所と時間を創出した。だが、同時に点と点を結ぶ両者の間に横たわる自然や地形、植物・生物、空気、空間、景観、文化の変化を身体的に感じることは不可能となり、個々の場所の認知とそこから生まれる知識、それに至るプロセスの自由が遮断されることを意識できないでいる。つまり、両者の間はまったくの〈真空〉となり、それを体験する時間も消失していることに気付かない。それを意識しなくても目的を達成できるという即物的な考え方もあるが、重要な本質が失われていることを自覚すべきである。

筆者はこの四半世紀の間、広大な中国の民家を訪ね歩いている。ロシアを除くヨーロッパ全域がすっぽり入るほどの面積を持つ中国には、実に多種多様な民家が存在している。だが、1980 年代当初は、鄧小平が提唱した改革開放

政策からすでに 10 年が経ってはいたものの、いまだどこに行くにも交通は不便で、列車に何日も揺られてやっと主要都市にたどり着いても、そこから現地まで行くには大変な時代だった。とくに、古い民家のある山あいや谷あい、湿地帯や砂漠にも似た場所に行くには、公共の交通機関がほとんど存在しなかった。たとえ幸運なことにあったとしても、道が悪く、乗り物が古い時代にあっては、10 数時間、ときに数日乗り物に揺られ続けることも珍しくない。まさに、「はるか険しい道を行く」と詠んだ杜甫「鐵堂峽」の世界と変わらない。そして、ようやくたどり着いたとしても、今度は言葉が通じない。中国では数時間も移動すれば、発音が変化して相手の言葉が聞き取れないことが少なくない。普通語のできる若者を探して通訳してもらうしかないのである。

いまからは想像もできないほど、何をするにも多事多難の時代であった。しかしながら、それだけに眼前に広がる、古びて飾り気のない古朴な風景は、情緒たっぷりの民家と相まって、私の脳裏にしっかりと記憶されている。

いつも民居は遥か遠くにあった。そして、現在では交通が飛躍的に便利になった。数千キロ離れていても飛行機を使えば数時間でその地域の主要都市に到着し、そこから長くても 1 時間ほど車に乗れば苦労せずとも目的の民家にたどり着くことができる。ただそのかわり、地域ごとに異なる人々の慣習や長く険しい地形と周辺環境を経験しないまま建物と出会うことになり、その間に存在するはずの空間や経験の時間はいずれも〈空白〉となる。つまり、便利になった一方で、民家探訪の場合は、その多様性が生まれた背景を探る根拠のいくつかを手放したことになるのである。民家の本質を知る手がかりを失ったことにわれわれは気付かない。この点ではハイデッガーが危惧した意味がよく理解できる。

失われた場所、失われた時間

たとえば、そのことは都市においても同じことが言える。堀田典裕『〈モータウン〉のデザイン』（名古屋大学出版会、2018 年）に対する元岡展久の書評を取り上げながら説明したい（『建築史学 第 72 号』2019 年参照）。

安部公房『燃えつきた地図』（新潮社、1967 年）は、捜査員が調査の過程で手がかりを失い、結局、自身のアイデンティティを失って自分自身が失踪者となってしまう話であり、そこからは地縁血縁といった伝統的な共同体意識からの離脱という文脈が読み取れるという。それと同様に、急速に開発が進む都市郊外にも、自動車による街や生活の変容に、その種の共同体から逃れるプロセスが潜在的に刷り込まれている。つまり、自動車は古い共同体からの脱却を示すメタファーなのであって、自動車という普遍性によって平準化した「非―場所」が生じ、〈場所〉が新たに再構築されるとする堀田の主張と相似すると元岡は指摘する。場所はそれまでのような場所でなくなり、時間の連続性が途絶えた空白となることも一方で意味している。

2018 年からフランスで社会問題化する燃料価格の上昇に反対する市民運動は、50 年前に始まる小さな町や自然を破壊して郊外住宅地を造り出し、自動車所有を推進して、ショッピングセンターを乱造したことに起因すると全国紙ル・モンドは抗議した（2019. 1. 3 付）。このことは、移動の自由をもたらすはずの自動車が、実はそこに住む人々の権利を大企業や政府が掌握していることを露わにし、結局のところ車に依存する農村や郊外の自立が不可能であることを物語る。

アンリ・ルフェーヴルは、すでにその問題を 1968 年の著書“Le Droit à la ville”（邦訳『都市への権利』筑摩叢書、1969 年）で指摘している。農村や郊外の都市化によって、そこは都市の一部に組み込まれることになるものの、実際の現実の空間では中心市街地との差が大きく、徒歩による生活空間はなく、空間体験をともなう時間も消失し、自動車によって突然の時間の切り替えに迫られる。つまり、車で移動する郊外の人々にとって、近隣は〈真空〉に等しい。

『燃えつきた地図』でも主人公が次のように嘆く一文がある。

「べつに真空の中に投げ出されたわけではなかった。真空どころか、巨大な、見わたすかぎりの団地だった。四階建の住宅群が、高台のくせに、暗い谷底に沈み、規則正しい光の格子をくりひろげている。まさか、こんな風景が現れようとは、想像もしていなかった。だが、その想像もしていなかった

ところが、問題なのだ。町は、空間的には、まぎれもなく存在していたが、時間的には、なんら真空と変わらない。存在しているのに、存在していないというのは、なんという恐ろしいことだろう。」

安部とルフェーヴルの著書には刊行に 1 年の違いしかない。しかも、マルクス主義社会学者のルフェーヴルが、マルクスの楽観論ではなく、むしろハイデッガーと同じ悲観的な主張を展開している。戦間期に飛躍的に進歩したテクノロジーに始まり、戦後の盲目的な技術礼賛、都市と社会ではそれを基盤とした没個性的なさまざまな開発、それに影響を受ける伝統的な共同体の解体といった 20 世紀中葉という時代の趨勢がその思想の背景に確実に存在している。

そして、モータウンによって新たに場所と時間が発見されたとする堀田の主張と表裏一体の問題として、自動車によって失われた場所と失われた時間があることを同時に問わなければならない点はきわめて重要である。

21 世紀の中国都市

これまで述べてきた事柄は時間の差異はあるものの、どの都市でも同様の変化が生じたはずで、東京もその例外ではない。戦後、とくに 1964 年の東京オリンピックから 1990 年代初頭のバブル経済の崩壊までの間、都市は郊外に膨張を続け、鉄道や道路のインフラ整備が一気に進み、駅前には商業地が配され、その周辺に団地や戸建住宅地がつくられて、個性のない町がアメーバーのように伸びて埋め尽くしていった。また、都心部でも老朽化した建物を先端のテクノロジーを活用したインテリジェントビルやスマートマンションに建て替え、風景を一変させた。社会や生活を支えるさまざまな機器は、とりわけ IT や半導体の技術が飛躍的に進歩したことから、新たな道具が毎日のように出現し、そうしたテクノロジーの進歩の多くを日本の企業がけん引した。

日本のバブル崩壊後は、その役割を中国が担うようになる。2004 年には、上海の空港と市内を結ぶ時速 400 キロを上回るリニアモーターカーが開通したが、日本のリニア中央新幹線はまだまだ先の話のようである。2008 年の北京オリンピックでは、全世界に放映された開会式の度肝を抜くいくつもの映

像が、実はコンピュータグラフィックによる合成の仕掛けであったと後日判明し、その技術力に驚かされた。あらかじめロケットを発射して降雨を促し、大気中から水分を取り去って、マラソンの日を晴天とする試みも実施され、自然を技術でコントロールしようとまで考えた。

とくに、スマートフォンの普及とそれに関わる技術の進歩はすさまじい。1995 年ころに北京を訪れた際、中国人の友人がカバンから板チョコのようなものを取り出し、それを使って電話を掛けながら、同時にインターネットを見ていたのに驚いた。まだ初期の携帯電話しか普及していなかった日本人には、それがいまのスマートフォンであることに気付くはずもない。それ以前の中国の家庭では、電話の普及率がきわめて低く、電線や工事の必要がないスマートフォンが一気に広まるのも当然であった。かつては、上海の大部分を占めていた長屋の数棟に一か所、タバコ屋の店構えに似たいわば電話屋があり、住民はそこを使った。電話をかける時だけでなく、かかってきたときも電話番が呼び出してくれるから、誰がどこに住んでいるのかはだいたい周知されていたのだろう。長屋前の路地や公共のトイレだけでなく、町が電話を通して顔見知りなのである。それがスマートフォンに変わると、外に出る必要がないのだから人々は突然自室にこもる。便利になったかわりに、町を知る手掛かりと人々の結びつきを失ったことになる。まさに、場所と時間が真空化し、共同体が解体していく過程を見ることになった。

いまでは、このスマートフォンが生活のすべての決済をも可能にし、現金を持たずに外出できるという点では、中国が世界で最も便利な国になった。日本に転勤になった中国人が、最初に買ったものは財布だったという笑い話まである。商品を買うとき、互いに言葉は一切交わさず、スマートフォンの画面を見せればそれですべてが済む。2019 年からは、そのスマートフォンさえも不要になり、顔の認証だけでコンビニ決済や地下鉄の改札を通過できるまでに進展した。そうなれば、コンビニなどで店員が一人もいない店舗が登場するのに時間はかからなかった。

人と人との物理的な関係は、この時点で完全に消滅する。だが、人間相互の認知が不要になりつつある社会の一方で、すべての人々は常に政府の目で見はられる時代が到来した。道路や公園、駅、病院、集合住宅など、町のあらゆ

るところに監視カメラが設置され、AI 技術を使って顔と体型を認識し、手配者ばかりか不審者までもデータの経験値から探り当てる。だが、場所や時間、人々の行動を記憶し管理するのはすべてコンピュータであるから、都市に張り巡らされた政府の「目」は単なるシステムに過ぎない。実際の場所と時間、人間は、何かを発見した時のカメラの向こうではじめて現実化するのであって、それまでの間の任意の場所と時間と人間はすべて存在してはいるものの〈空白〉でしかない。いま中国では、『燃えつきた地図』の主人公が感じた「存在しているのに、存在していない」社会が、テクノロジーによって広く現実のものとなっている。

災害とテクノロジー

さて、中国都市と社会がテクノロジーの面で急激な進化を遂げるとき、日本ではただ単純に技術革新の遅滞を実感させられたのではなく、むしろ別の問題が浮上して逆のベクトルを模索しだした。人口減少による都市の縮退が原因の一つだが、2011 年の東日本大震災が大きなターニングポイントとなった。

地震と津波、原子力発電所の事故は、まさに自然とテクノロジーに関わる人間と文明のあり方を問いただすきっかけとなる。人間が造りだすこと、自然を予測し抵抗することへの限界が、これほどまで露わになった歴史を知らない。技術力を過信し、経済力に物言わせてきたことへのあまりに過酷なしっぺ返しである。それに対してきちんと答えを出さなければ、次の世代へ過酷な歴史のひとつとして受け継ぎ、20 世紀の工学的な利便性のみを追求する時代とは異なる、新たな 21 世紀型基盤づくりを都市や社会で目指すことはできない。

だが、昨今、原子力の再稼動に関するニュースがメディアにあふれ、国内外で地震や水の被害がたびたび報告されて、そうした災害に対する怖じ恐れる感覚がもうすでに麻痺している。自然災害と文明災害を切り離して考えてはいけない。東日本大震災では、それを頭からドカンと叩かれ思い知らされて、目が覚めたはずだった。原子力によるエネルギー政策で経済成長を遂げ、その恩恵を大いに享受してきたのは確かだ。ただ、いまの時点から、それに対する

評価あるいは寄り添い方を社会的立場や世代の違いを抜きして問い直さなければならない。ふり返り、立ち止まることを恐れてはいけないのである。

東日本大震災では、歴史のなかで継承されてきた美しい水辺の風景とあたり前の暮らしが津波によって一瞬にして消えた。われわれは、増える水に対して「害」という言葉をあてはめ、いかにして身を守るかということに意識を集中させてきた。にもかかわらず、水辺の住宅も高台の住宅も同じように建てることしか考えてこなかった。水辺では住宅を高床にし、壊れて一部が流されても容易に修復できる方法を提示しなければならない。木造が 6 割を占める日本の住宅であれば、コンクリートや鉄骨なら無理でも、それが可能であり、その特性をもっと生かすべきである。

若手研究者による論文集『危機の都市史』（吉川弘文館、2019 年）は、都市の危機を非日常的で、外部にその要因を求め、それを克服・除去することが当然とされる従来の考えを批判している。そもそも、人は常に山、川、平地、海といった天然の自然を開発し、そうした破壊と開発の行為を通じてはじめて都市が成立し、維持されてきたと筆者も指摘してきた。とすれば、自然の状態に抗う人工的な改造によって、もともと都市には成立した時点ですでに危機が日常的に内包されている。そして、歴史上の災害では、外部の要因を解決するために大規模な復興計画がつくられても、計画は頓挫し、実現したケースはまれであるという。むしろ、都市のアイデンティティを掘り起こして、もとに復元しようとする力が大きく働いたと本書は主張する。

振り返れば、かつての日本もこうした思考のなかにあった。災害に遭いやすい土地であっても、人命を考えつつ、一方で町や建物の再起を容易にする、いわばしなやかでサステイナブルな思考がアジアには確実に存在した。災害を技術で徹底的に防ごうとしても、想定外の異変にはもはやたちうちできない。むしろ、災害後の回復力や復元力を身に着けるレジリエンスのほうに思考をシフトしなければならないのである。それをいまこそ取り戻すべきである。日本の近代化過程で盲目的に突き進んだ、技術力を基盤に堅固でゆるぎない、時の後退を許さない近代的な思考から脱却し、本来の都市と人間の原理に立ち返るべき時代に来ている。

テクノロジーと自然の共生を目指して

成長する時代の都市と社会では、場所や時間が失われ空間が真空化する傾向を強く示す一方で、現代の日本のような定常化の時代にあっては、先端的な技術で新たに作り出すことばかりを考えるのではなく、場所と時間を実感しながら、歴史や空間の優位性を見出し、それを継承、持続していくことの大切さを見てきた。

同時に、テクノロジーと歴史は相反する関係にあるのではなく、むしろ同時に希求されるものとしてとらえるべき時代に、21 世紀初頭のわれわれは生きていることを指摘した。

そうした点では、2020 年の東京オリンピックを転機とした都市再編に向けて、われわれの江戸東京研究センターが果たすべき役割は少なくない。かつて 1964 年のそれは、戦後復興を成し遂げた東京が近代的な都市の仲間入りを果たしたことを世界に誇示するだけでなく、同時に、その後の約半世紀にわたる経済成長を基盤とした都市変貌へと向かう扉を開けたことを意味した。とすれば、次のオリンピックもまた、21 世紀の都市社会を方向づける出発点となるかもしれない。そして、本論でも述べてきたように、オリンピックを取り巻く環境は半世紀前のそれとはまったく違うどころか、むしろベクトルは逆を向いている。首都高の下に消えた江戸の掘割を復活させる機運の高まりなど、近代都市に生まれ変わることで失った水辺の復権も叫ばれている。ベイエリアでは、この 50 年間の変化によって用途が物流・倉庫から文化・娯楽に転じ、住空間を新たに創出したお台場のような例もある。田園を切り開いて開発した郊外住宅地では、人口減少と高齢化のなかで、いかに快適で持続可能な住環境へと再編するかが模索されている。時代遅れの車優先の社会から早く抜け出し、いま都市の場所と時間を人間に取り戻す作業が必要なのである。

とくに、これまでは相反する関係にあったテクノロジーと自然の関係を問い直さなければならない。たとえば、1970 年に開催された大阪万博は、吹田市の自然豊かな千里丘陵の広大なクヌギや竹林からなる里山をブルドーザーで一気に破壊し、更地にコンクリートで地盤を築いて場所を確保した。大阪中心部から道路や鉄道、地下鉄を整備し、最先端のテクノロジーを駆使した各国

のパビリオン会場では、大屋根のスペースフレームなどを使った建築物だけでなく、携帯電話の元祖とも言うべきワイヤレスフォンやモノレール、ローカルエリアネットワークなど、その後に実現し普及した最新技術が披露された。閉会後は、その跡地を大阪副都心や研究都市として新たな街に造りかえる開発案が計画されていた。しかし、計画は思い通りにはいかず、それなら元の姿に戻そうと、その場所には新たに別の樹木が植えられ、再び都市郊外の自然らしさを誇る公園として整備された。

こうしたテクノロジーと自然のパロディのような切り替えを見ても、われわれは20世紀に実にちぐはぐな歴史をさまざまな場所で経験してきたのである。技術主義、経済主義への反省を歴史から学び取りながら、テクノロジーと自然の共生こそが21世紀初頭に目指すべきわれわれの重要な課題といえるだろう。

まちに眠るテクノロジーの記憶を探る

岩　井　桃　子

1

東京とテクノロジーとの関係性を述べる前に、オランダの首都アムステルダムとテクノロジーとの関係性を考えてみる。「なぜアムステルダム？」と、疑問を持たれるかもしれない。なぜならば、筆者は学生時代からアムステルダムの都市の成り立ちについて研究をしてきたからだ。

徳川家康によって江戸幕府が開かれた頃、オランダでは「黄金の 17 世紀」と呼ばれるほど繁栄をしていた。オランダ東インド会社によるアジア圏への貿易拡大がすすみ、日本の長崎にも出島が作られ、鎖国時代のなかでヨーロッパ唯一の貿易国として日本と交流を重ねてきた。オランダとの交流を通じてヨーロッパの文化が日本にも紹介された。地名にもオランダの縁を見ることができ、東京の「八重洲」は江戸時代にやってきたオランダ人の名前（ヤン・ヨーステン）から来ていることはよく知られる。また、オランダは干拓によって国土を築いていきた歴史を持つことから、土木技術が日本に紹介された。

さて、商業都市として発展したアムステルダムは、17 世紀、貿易によって裕福な商人が多く住み、一方で、職を求めて移民がアムステルダムに流入してきた。そのため、都市開発がすすみ、干拓地がどんどんと作られて都市圏の拡大がすすんだ。この時代は、都市の繁栄とともに都市を創るための技術（テクノロジー）も発展を遂げたと言ってよい。干拓技術、建築物の建設に関わる技術、地図作成の技術等が挙げられる。建築物の建設に関わる技術とは、例えば脆弱な干拓地により高い建築物を建設するために地中に埋め込む杭打ちの技術の向上が挙げられるだろう。また、建物内に物を収納するための部屋が屋根

裏部屋に作られることが当時は多く、棟高が高くなったために屋根裏部屋へ物資を上げるための技術が改良された。地図作成の技術もまた、交易の拡大により航海術が向上したことにより、それに連動するかのように都市計画図の作成技術が向上したことも、古地図（都市計画図）に見て取ることができる。さらに、当時の都市計画図は色使いも綺麗であり、1 枚の絵を描くような体裁で作られている。テクノロジーとアートが融合している。

図 1：倉庫として使われていた建築は住宅へと改修された

倉庫を建設する技術も 17 世紀に入って向上した。今もアムステルダム中心部には、かつての倉庫が建っているが、そのほとんどが現在は集合住宅として使われている（図 1）。戦後の 1960 年代、取り壊しも検討されたが集合住宅へと生まれ変わった。開口部の少ない倉庫建築であったが、壁に穴を開け、一部を壊して中庭を作ることにより、快適でおしゃれな住宅建築へと変わった。事実、倉庫に住むことは一種のステータスのようなものであり、人気物件でもある。

アムステルダムのテクノロジーの記憶を伝えるもので特筆すべきものは、ボートハウス（図 2）だろう。アムステルダム中心部を歩くと、運河に係留されている船がずらっと並んでいる光景を見かける。そのほとんどの船は航海することはなく、住居として使われている。船による交易が盛んである都市の記憶を目の当たりにする瞬間である。

図 2：運河沿いに並ぶボートハウス

また、かつての船着場がカフェのオープンテラスとして使われていたり、ボートに乗ってパーティーをする人たちを見ることができたり、まちのあちこちで舟運により発展してきた都市の記憶を見ることができる。

このように、アムステルダムにはテクノロジーと関連づけることができる要素・記憶が今も残る。テクノロジーの発展は都市に多大な影響を与え、一方で都市が発展することにより、テクノロジーもまた向上する。都市とテクノロジーは常に相関関係にある。

2

それでは、東京ではどうだろうか。アムステルダムのように都市の中にテクノロジーを感じる記憶を見て取ることができるだろうか。もちろん、都市の記憶を伝える場所や建築が東京の中に残る場合もあるが、残念ながら、すでに更新されてしまい、失われた場所や建築もある。しかし、失われたといって悲観することはない。諦めずに東京のまちをつぶさに観察してみると、そこには記憶を辿ることのできるきっかけや跡を見つけることができる。

普段、私たちが生活していくなかで、都市の記憶を感じることが東京のまちでは難しい。そのため、東京のまちがかつてどのような都市空間であったかを知ることは日常的には難しい。書籍や映像、写真等で知ることができるかもしれない。しかし、その機会は限定的であり、知りたいと思う人しか知ることができない。

失われた都市の記憶を身近に、しかもキャッチーに伝えるため、都市を舞台にしたアートイベントが各地で行われている。近年、地域とアートに関する議論は様々あり、ここでは深くは論じるつもりはないが、東京のまちの記憶をアートによって掘り起こすことは、例えば清澄白河でここ数年、定期的に行われている「MOT サテライト」で見ることができる。「MOT サテライト」は 2017 年春に初めて行われた、東京都現代美術館主催の展覧会である。東京都現代美術館の改修がきっかけで、清澄白河のまちを展示空間にするという、画期的な企画である。各作家は清澄白河のまちに真摯に向き合い、清澄白河の空きスペースなどに作品を展示した。

筆者は「MOT サテライト」が始まった初回から足を運んで作品を鑑賞している。各回、清澄白河のまちや人を対象にした印象的な作品があり、まちに眠る記憶を知ることになる。以下、「MOT サテライト」のなかで、筆者の印象に残っている作品を 3 点挙げたいと思う。

一つ目は、2017 年秋開催の「MOT サテライト 2017 秋　むすぶ風景」で出展された守章氏の『周囲内見』という作品で、これは興味深かった。かつて印刷所があった場所で展開されたサウンドインスタレーションで、建物の扉を開けると一見、がらんどうの空間なのだが、様々な音が耳に入ってくることによ

り、その空間が何かを訴えかけていることに気づく。じつは、がらんどうの空間の中に複数の小さなスピーカー（バイブレーションスピーカー）が設置されており、人の営みをイメージした音が聞こえてくるのである。タイトル『周囲内見』に込められる、部屋を探して物件を内見するかのように、かつての生活空間を想起させるような作品である。さらに、音だけでなく、壁のシミ、使い古した扉、流し場、窓のない少し暗がりの室内など、地元の重要な産業であった印刷所の生活の記憶を観る者に問いかける作品だった。

二つ目は、同じ「MOT サテライト 2017 秋　むすぶ風景」で出展された鎌田友介氏による『不確定性の家』で、これも興味深い作品だった。鎌田氏の作品も、清澄白河の空きスペースに展示され、清澄白河地区にあった木造住宅の記憶をたどるインスターレションであった。鎌田は、戦災や建て替えなどによって今はもう失われてしまった住まいの記憶を、住人のインタビュー映像によって浮かび上がらせた。住人の手もとを写し、住人の話や彼らが描くかつてのスケッチが、映像の中で淡々と流れる。人々の記憶の中にある、断片的で曖昧で、しかし強く残る記憶が映像の中で綴られていく。そのインタビューやスケッチは、地域の歴史にとって非常に重要な資料であると、作品を通じて感じた。今は失われてしまった木場が近くにあったため、木材が比較的身近に手に入れることができ、戦災後の焼け野原に早い段階で木造住宅を建てることができたそうだ。そうした木造住宅は数十年経って建て替えられ、新しい住宅に更新された。皺のある手で、記憶を辿りながら、自分たちの子供の頃に住んだ住宅の平面図を描きながら、思い出を語る。その映像からしばし離れることができなかった。

三つ目は、「MOT サテライト　2018 秋　うごきだす物語」に出展された、のらもじ発見プロジェクトによる作品である。古いまちなみや看板に残る個性的で味のある文字を「のらもじ」と名付け、発見から始まり、分析し、フォント化して、その文字の魅力を再発見する、というプロジェクトである。

「のらもじ」について、彼らのウェブサイトに下記のとおり紹介されている。

町のあちこちにひっそりと佇む看板の手書き文字は、データとしてきれいに整えられたフォントにはない魅力を持っています。不思議な愛らしさや人

間味を湛えたそれら「のらもじ」の、風雨に晒され経年変化し素材と馴染んだ様子に、デザイン的な魅力や、古道具的、民藝的な魅力を積極的に見出だし、それを愛でる。それがプロジェクトの出発点です。発見し、鑑賞し、形状を分析し、フォント化する。誰もが使えるフォントデータとして配布し使ってもらうことで、その魅力を知ってもらう。言わば、タイポグラフィにおける民藝運動です。さらに、フォントデータの代金を持ち主に還元することで、少しでものらもじが後世に残っていくように応援できればと考えています。ぜひ、のらもじを使ってみてください。

彼らも伝えている通り、タイポグラフィにおける民藝運動である。まち角のペンキ屋さんが、既成のフォントなど意識せずに自由に描いた看板の手書き文字から分析し、50 音のひらがなやカタカナをコンピュータでもって作成し、さらには作成されたフォントデータを販売して看板の持ち主に代金を還元する、という画期的なプロジェクトである。アートを超えて、産業として発展している部分に、非常に魅力を感じた。外国人が日本にやって来て、日本のカナ文化に面白いと思う気持ちと似ているかもしれない。日本のマンガに出てくる擬態語（例えば、『ゴゴゴ・・・』、『ガツーン！』、『ババババ・・・！』など）が、外国人にとって新鮮である感覚と同様のものであるかもしれない。

3

話がそれるが、2019 年 2 月、母校である法政大学市ヶ谷キャンパスの 55・58 年館が取り壊されるため、そのお別れイベントの企画に携わった。校舎が完成してから 60 年余り、学び舎として使われてきた建物への餞となるようなイベントだった。例えば、55・58 年館を設計した建築家で法政大学の建築の礎を築いた大江宏氏や 55・58 年館についての紹介展示、55・58 年館を舞台にした映画上映、卒業生による寄席、現役学生が撮影した校舎の写真展示、法政大学の建築学科出身で建築写真を専門とする新良太氏の大江作品の写真展示、現役の建築学科の学生による卒業制作展など、文化祭のような雰囲気のイベントであった。

図 3：守章氏の『最終講義 844』

筆者が企画したものは２つのアート作品。一つは守章氏によるもので、もう一つは青島千穂氏による作品。守章氏の作品タイトルは『最終講義 844』（図 3）といい、55・58 年館の教室番号である 844 教室が作品の展示場所として使われた。前述した「MOT サテライト」で守章氏の作品（元印刷所でのサウンドインスタレーション）を観て以来、守章氏の作品をどこかで展開できないだろうか、と思っていた。55・58 年館のイベントでの作品は、教室の音の記憶を表現した。例えば、始業時と終業時に鳴るチャイムの音、教室のドアの開け閉めの音、黒板にチョークで板書する音、そして窓から入ってくる音などである。それらの音を実際の教室で収録し、その音を教室内に設置された小さなスピーカー（バイブレーションスピーカー）から出した。何気ないチャイムの音でも、当時の記憶がふと蘇ることがある。イベント当日、観に来た方がチャイムの音を聴いて、すごく懐かしむ様子も見られた。しばらく椅子に座り、音を聴きながら校舎の最後を味わう方もいた。また、キャンパス横の靖国神社から聴こえてくる鳥の声や外の音もスピーカーから出し、スピーカーからの音と実際に聴こえてくる音がリンクすることで、サウンドスケープによる記憶も表現した。

図 4：青島千穂氏の『ひとりぼっちのサヨちゃん』

一方、青島千穂氏の作品は『ひとりぼっちのサヨちゃん』（図 4）というタイトルで、現代アートが教室に出現した。大学の校舎は、楽しい記憶もある一方で、影なる記憶も時に秘めている。子供の頃、学校の怪談話で盛り上がった記憶を持っている人もいるだろう。サヨちゃんはそのような影なる記憶を体現した作品である。薄暗い教室の中に一人で座るサヨちゃん。サヨちゃんはじっと前を見つめ、何かを伝えようとしている。教室の一部には藁や植物が置かれ、教室に入ると藁や草花の匂いが立ち込め、お化け屋敷に来たような雰囲気も感じさせる。そういえば、大学の学園祭の企画の一つとしてお化け屋敷もあった記憶も蘇る。そのような楽しくもあり怖くもある、校舎の記憶を見事に美

しく表現していただいた。また、青島氏の所属するギャラリーの制作担当の方々による見事でプロフェッショナルな仕事ぶりを側で見ることもできて、非常に貴重なプロジェクトであった。

4

アムステルダムや東京を例に挙げたが、都市は発展を遂げる時には必ずテクノロジーの進化が見られる。テクノロジーと書いてしまうと少し仰々しいかもしれない。しかし、テクノロジーとは人々の手仕事から始まっている。何かを創り上げるとき、それを美しく合理的に仕上げるため、人は技術を磨く。その結果、芸術的で革新的、技術的にも進化したものが出来上がる。アートとテクノロジーは常に相関関係にある。まちには様々な記憶が眠っており、時にそれはテクノロジーとともにあると言えるだろう。そのテクノロジーの記憶が比較的目に見えやすいのがアムステルダムである。一方、東京ではまちの様相が時代とともに常に激変し、ややもすれば、まちの記憶が読み取りにくくなることもあるが、その失われた記憶をアートで再現することで人々に訴え、その記憶を頭の中に僅かでも印象づけることができる。その表現を研ぎ澄まさせることで自然とテクノロジーの境地へと達するのではないだろうか。

Ⅲ. テクノロジー

人間とテクノロジーのインタラクションをデザインする：シリコンバレーと東京

白　石　さ　や

概要：　人間とテクノロジーのインタラクションをデザインするにあたり、シリコンバレーはメッセージを生み出すプラットフォームを提供してきた。ここでユーザーは誰もが誰にでも話しかけることのできるデジタル情報世界を手に入れた。一方で、東京は、江戸時代以来、破壊と再生を繰り返してきた歴史を持っており、その歴史的破壊と再生のプロセスさえも美を創造する材料として、豊かな文化的表現力を涵養してきた。この二つの特異な個性を持つ地域間のそれぞれが相手をどう見ているのか、どう関連しあっているのか、本報告書はこれまでの現地調査の結果に基づく考察の中間報告である[1]。

1　世界のイノベーションの起点：シリコンバレー

まず本報告において用いる「シリコンバレー」という用語の定義を記しておきたい。今日では、街角の本屋でもシリコンバレーに関する書籍が本棚にずらりと並んでおり、ネット検索においても近年における関連項目の激増ぶりには目を見張るものがある。「シリコンバレー」という用語によって指示される情報や概念の多彩さ、それらが刻々と変化するそのスピードは手に余るものがある。元来は「シリコンバレー」は地図上の特定の地域として、サンフランシスコの南方およそ 70 キロメートルより南に広がる、サンマテオ周辺からサ

[1]　なお、シリコンバレーの現地調査は、科学研究費助成事業における挑戦的萌芽研究（2015-2017）『21 世紀の教育を考える：親になったデジタル世代の未来社会イメージと教育戦略』により実施可能となったことを、ここに感謝したい。

ンノゼまで、おおよそスタンフォード大学を中心にした、やたらと空の広い郊外的な地域一帯を指すものであった。しかし今やそれは「イノベーションをもたらす精神（a mindset of innovation）」や「出発地点（startup scenes）」そのものの象徴としても用いられ、世界各地の IT 産業の集積地をも、それぞれに「シリコンバレー」と呼称する議論もみられる。実際にそういう意味合いで世界の主要都市を「シリコンバレー度」つまり「イノベーションの起動力の度合い」で比較しようという試みに、投資家であり先端のビジネス書の筆者としても知られるマイケル・モー（Michael Moe）による『The Global Silicon Valley Handbook』がある[2]。

これは、世界の主要諸都市をそれぞれの「シリコンバレー度」、すなわち若き起業家のスタートアップアップの実績と、彼らに投資を行うベンチャーキャピタル（以後、VC と表記）の投資総額やその成長率等を基準に、世界の 50 の都市を比較する。その統計数字に基づくリストにおいて、東京は世界で「シリコンバレー度」は 38 位と位置付けられている[3]。

ここで近年のデジタル情報産業の躍進の目覚ましさを確認しておこう。株式の世界時価総額ランキングにおいて、平成元年（1989 年）にはトップ５は日本企業の独占であり、さらに上位 50 社中の 32 社は日本企業だった。しかし、平成 31 年（2019 年）4 月になると、もはや上位 50 社中に日本からはトヨタ社のみが 43 位でランクインしているにすぎない。なお、株価による比較であるので、順位や金額は常に変化しているが、大きな傾向は見えるであろう[4]。

1989年の上位5社			
順位	企業名	時価総額（億ドル）	国名
1	NTT	1638	日本
2	日本興業銀行	715	日本
3	住友銀行	695	日本
4	富士銀行	670	日本
5	第一勧業銀行	660	日本

[2] Michael Moe and the Global Silicon Valley Team, *The Global Silicon Valley Handbook*, Grand Central, 2017.

[3] Ibid., pp.172-173.

[4] STARTUP DB グローバル時価総額ランキング（https://media.startup-db.com/research/marketcap-global）

2019年の上位5社			
順位	企業名	時価総額（億ドル）	国名
1	アップル	9644	米国
2	マイクロソフト	9495	米国
3	アマゾン	9286	米国
4	アルファベット（グーグル）	8115	米国
5	ロイヤル・ダッチ・シェル	5368	オランダ

平成の 30 年間で、さらに株式による世界の時価総額でみる限り、すでにかつての日本経済における金融主導経済は、IT 情報産業の目覚ましい成長に追い越されているだけでなく、その金額から見ても、日本経済はこの 30 年の間にグローバルな変化に乗り遅れ気味であることは否めないだろう。

こうした世界を巻き込む産業構造の変化をもたらした情報技術の革新は、第二次世界大戦期からすでに始まっていたにしても、今日の「GAFA」や「プラットフォーマー」と呼ばれる巨大企業を創業したのは、驚くほど若い人々であった。彼らの起業時の年齢をみると、以下のとおりである。なお、起業時期は、どの会社も机上やガレージから始まって紆余曲折の歴史をたどって成長してきたのであり、そのどの段階をもって計るかにより数年のずれがあり、ここに記すのは暫定的なものである[5]。

設立年度	人名（当時の年齢）	社名
1975年	ビル・ゲイツ（20歳）	マイクロソフト社
1976年	スティーヴ・ジョブズ（21歳）	アップル・コンピューター社
1995年	ジェフ・ベゾス（30歳）	アマゾン社
1998年	ラリー・ペイジ（25歳）	グーグル社
2001年	マーク・ザッカーバーグ（20歳）	全米学生向けフェイスブック・サービス開始

もちろん「シリコンバレー度」を図るにあたっては、最新のイノベーションを牽引する知的源泉として、世界的に高ランクの大学との密接な交流が重要

[5] なお、主に wikipedia の情報から割り出した。

であるとされる。現に元祖であるシリコンバレーを抱えるカリフォルニア州には、大学の世界ランキング上位 15 位にはいるカリフォルニア工科大学、スタンフォード大学、カリフォルニア大学バークレー校の 3 大学が位置している。一方で東京の場合には、近接エリアでの世界ランク上位校としては、東京大学（30～40 位）と東京工業大学（251～300 位）のみに留まる。さらに具体的に見ていくと、例えば 2010-2015 年の間に、スタンフォード大学の在籍経験者（卒業の有無は問わず）で、VC から投資を受けて起業した者は 378 名、彼らの獲得した投資額は$3.5B。カリフォルニア大学バークレー校は 336 名、$2.4B。MIT は 300 名、$2.4B。インド工科大学が 264 名、$3.2B。ハーバード大学は 253 名、$3.2B である[6]。

しかし米国西海岸での現地調査や、その後東京訪問時の個別インタビューに応じてくれた IT 産業従事者には、東京を「イノベーションを起動する都市」として総合的に評価するとき「もっとずーっと上に来てもいいはず」という見方をする人々がいた。彼らによると、日本には、独特の投資慣行やビジネスのやり方があり、それは必ずしも国際的な経済統計の数字には反映されていないのではないかという感触をもつという[7]。それだけでなく、東京という大都市が、その種々のインフラや交通機関において見事に運用されている実態や、日常的な社会生活一般における快適さ、食生活の水準の高さ等々、こうした東京の都市としての総合的な力量を示す指標を採用することも比較においては有効であり、かつ重要であるだろうという。

ここには、「イノベーションの機動力」と「シリコンバレー度」とは必ずしも同一ではないという視点があると同時に、彼らの東京に関する関心と理解の深さを示してもいる。また実際にマイケル・モーのハンドブックにおいても、リストを丁寧に見ていくと、東京における投資総額の 50%を超す増加率は[8]世界的に見ても突出しており、この本が出版された 2017 年以降に、すでに同書に挙げられたランクが変化している可能性もある。

6　Michael Moe, op.cit., p.10.

7　インタビュー2019 年 1 月 1 日、4 月 20 日、12 月 30 日、東京。

8　Michael Moe, op.cit., p.172.

2　シリコンバレーの子育てプラン：感動する心

若かったのは創業者たちだけではない。各企業においてプログラミングやマネジメントを支えてきたメンバーたちも若かった。筆者は、2015 年～2018 年にわたり、現地調査としてシアトル、サンフランシスコ＆シリコンバレー、ロサンジェルス、サンディエゴを訪れて、IT 産業で働き、プレスクール段階の子どもをもつ人々の家庭を訪れてインタビューし、保育園や幼稚園を訪問した。このときの現地調査の主要なテーマは、以下の通りである。

(1) IT 企業で働く現役のプログラマー達が、このデジタル情報産業をどう理解しているのか。その 10 年後 20 年後の未来をどういう見通しで把握しているのか。

(2) 子どもを持つ親として、どのような家庭を築き、彼らのイメージする 20 年後の社会に向けて、どのように子どもを育てたいと思っているのか。その時、何を大切にしたいと考えているのか。

以下に、彼らの語った内容をおおまかにリストアップしてみよう。デジタル情報産業の世界が「勝者がすべてを得る社会」であるという理解のもとに、子どもの将来に関しての語りを要約する。

(1) デジタル情報の分野におけるゴールデン・ルールというものができてきている。つまり、これからは「ソーシャル・イノベーション」の時代であり、起業のために新たなプログラムを構想するときに、「今日の社会的な課題を解決する上で有効なビジネス価値を創出する」という「ソーシャル・イノベーション」の思想が求められている。そうした目標の上に起業しない限り、永続的なビジネスはもはやあり得ない。

(2) 感動できる人になってほしい。そのために自由に伸び伸びと泥まみれになって遊ぶこともやらせる。親子でキャンプやカヌー、トレッキングを楽しむ。

(3) 親子間の理解を大切にしたい。そのために、例えば親である自分たちが好きなもの（このインタビューの場合には大学生時代から 25 年にわたって楽しみ、夫婦や友人とも共有しているマンガやアニメ等）を子どもと一

緒に楽しむ。アニメ・コンベンションに親子で参加し、子どもの好きなキャラクターのコスプレを手伝う。

(4) 20 年後には、現在あるような職業がどうなっているかわからない。子どもたちは自分で自分の仕事を創出するのだと理解してほしい。

(5) そうした未来を想定すると、既存の教育システムはもはや現実的ではない。少なくとも教師には、子どもの 1 人ひとりとしっかりと豊かな交流ができることを求めたい。

(6) 創造性というものは、多様な既知の知識を斬新に組み合わせるものであり、それが機能的であるためには、デザインや視覚的アートに対する感性を養っておくことが重要である。美術館や博物館にはよく行く。

(7) 文化や人間の多様さやその豊かさを知ってほしい。両親が異文化間の結婚であることを生かして、文化（複数）の多様性を理解し、大切にすることを学んでほしい。

(8) 認識と理解力の基本である言語（できれば複数の言語）をしっかりと身につけさせたい。

こうしたインタビューを重ねていくと、「これからの世界市場に向けたデジタル情報産業を担っていくには、これまでだれも思いつかなかった情報のプラットフォームを構想する能力が重要である」と具体的な目標を指示する人もいた。その目標に向かってインタビュー記録を整理すると以下の諸点に集約される。

(1) 新しいアイデアを生み出すためには、従来の「正しい答え」は不要であり、邪魔でさえある。

(2) 好奇心を持つこと。多様な文化の違いを体験し、理解し、豊かな感性をもつこと。

(3) 音楽と、アートと、読み書きという基本を、楽しんで身につけてほしい。

(4) 精神性（spirituality）、ビジョン、共感する心（empathy）を育ててほしい。

(5) 自然と親しみ、健康な心身を育んでほしい。本当の食物を食べさせたい。

3　シリコンバレーの就学前教育：アイデンティティ

こうした保護者たちの要望に応じて、筆者が訪れた保育園や幼稚園は、実に多彩な姿を見せてくれた。まだ予備的な調査の段階であるが、現時点では以下の五つのタイプに分けてみることができそうである。

(1) 教科書通りの「近代的な子ども観」に忠実に、子どもは幸せな環境で（死、暴力、性、政治等の現実から隔離された空間）時間を過ごす。園内から、テレビ等の娯楽メディアや、ディズニーやアニメのキャラクターも排除する。「子どもは 50 年前も、現在も、50 年後もやっぱり同じ子どもだから」と説明する。室内外で自由に自律的に遊ばせる。子ども全員でいっしょに何かをする（歌を聞いたり歌ったりする。絵本を読んでもらう等）のは、おやつの前後の 30 分から小一時間くらいのみ。

(2) 天候に関わらず、基本的に連日戸外に連れ出し、自然の中で遊ばせる。

(3) 早期教育プログラムを採用する。今日の IT 時代にそった STEM 教育（“Science is a way of thinking.　Technology is a way of doing.　Engineering is a way of doing. Mathematics is a way of measuring”）。

(4) 文化的伝統を核にするもの（多文化社会であるカリフォルニア州における家族の文化的宗教的アイデンティティを自覚的に育成する。日本語で日本式の教育を行う幼稚園や、アラビア語の幼稚園も訪問することができた。

(5) IT 産業に従事するエンジニア自身が、自分の子どものためには既存の教育カリキュラムにあきたらず、仲間とともに試行錯誤しながら創出している AltSchool システム。これは「モンテッソーリ 2.0」を謳うもので、子どもたちは iPad でプレイリストを開き、教師が個々の子どものために準備した 20 余ものアクティヴィティカードの中から自分でその日の課題を選択し、課題に沿ってビデオを見たり、数学を演習したりする。その結果は保存され、担当教師によってトラッキングされ、次のアクティヴィティカードを準備するための判断材料となる。各ユニットは小規模で運営を開始し、拡大させることもできる。それが容易に可能なのは、全体をま

とめて統括する強力な技術陣によって、多彩な教材創作等の準備や評価活動が支援される体制が整っているからである。

筆者が訪れた保育園や幼稚園では、上記のどのスタイルであろうが、室内にも戸外にも、いつでも子どもが一人ないし少数名で潜り込むことができるシェルターのような小さな囲まれた空間が用意されていた。それらは賑やかに彩色されたテントだったり、小枝を編んで作った牧歌的なものだったり、一つひとつに工夫が施されていた。

4　戦後日本の表現文化：マンガとアニメ

東京は江戸時代以来、自己を豊かに「表現し、また同時に表現されてきた都市」である[9]。第二次世界大戦でまたもや廃墟となったこの都市は、奇跡的な経済復興を遂げただけでなく、自らの辿った破壊と復興、その絶望と希望とをテーマにした幾多の文学や絵画や映像その他の芸術作品を生み出してきた。

大戦後、特にデイアフター（Day After：核戦争の後）という熾烈な日本史上の危難の時代を経験した後、従来の世界のコミック一般とは一線を画する、コミックのイノベーションと言うべき「戦後日本のマンガ」が誕生した。マンガは、当時の子どもたちが、疎開、食糧難、空襲、と彼らへの何の説明もなく、発言力も与えられず、子どもに与えられるべき近代的庇護もなく、ひたすら戦火の犠牲者となった子どもたちのトラウマを、大人もケアする余裕も知識もなく、放り出されていた子どもたちによって熱烈に支持された。やがてマンガは悪書追放運動等をかいくぐって成長し、子どもたちが大人になって社会の中核を握った 1990 年に、国立近代美術館で『手塚治虫展』が開催されるまでになった。ディズニーに代表される欧米の映画やアニメーションを愛した手塚治虫によって、マンガに続いてアニメが次々と制作され、今日に至るマンガとアニメ文化が開花していった[10]。

9　白石さや「表現し、表現されてきた都市：シリコンバレー度は世界 38 位」法政大学江戸東京研究センター「アートとテクノロジー」主催『白石さや氏を囲む研究会』2018 年 7 月 27 日（法政大学）。

10　マンガとアニメに関しては、白石さや『グローバル化したマンガとアニメ』学術出版会、2013 年、参照。

幾多の名作の中には、傑出したアニメ作品のひとつとして 1988 年に大友克洋監督によって製作された『AKIRA』がある。「30 年後の未来」として描かれたのは、「2019 年の NEO TOKYO」であり、NEO TOKYO は、東京湾内に建設された完全に人工的な、それ自身の空間として造形された都市である。そこには高層ビルの数百の窓と、隔離された研究所と、裏ぶれた酒場と、若者たちがバイクで疾駆する道路によって構成されている。翌 2020 年にはオリンピックが予定されているという予言的な想定である。

5　マンガ・アニメとテクノロジー：心を持ったロボット

マンガやアニメにおいて一般的に表現されているテクノロジーの扱い方として、ここでは暫定的に以下のようにまとめておきたい。なお、主要にはフレデリック・ショット（Frederik L. Schodt）の『Inside the Robot Kingdom: Japan, Mechatronics, and the Comoing Robotopia』を参考とする[11]。

（1）科学技術への夢は、戦後日本のマンガとアニメにとって一つの重要なテーマであった。科学技術と人間とのインターフェイスとして人型ロボットを描くにあたり、手塚治虫が欧米の「人間に抵抗し戦うロボット」像を描こうとしても、若い読者たちは「希望と平和をもたらすロボット」を強く支持したという。科学技術によって破壊された日本を復興するには科学技術の力が必要だということを子どもたちが一番理解していたのではないだろうか[12]。

（2）戦後期のマンガやアニメにおいて、科学技術の可能性（ロボットや宇宙やその破壊力）を物語によって描くことは、子どもたちが何の知識も理解もないままに体験した米国の圧倒的な軍事的破壊力と殺傷力に、文脈と顔を与え、理解可能なものとして、それぞれのトラウマを過去の記憶として引き出しにしまい、戦後社会の成員として日常生活を回復し、歩み

11　Frederik Schodt, *Inside the Robot Kingdom: Japan, Mechatronics, and the Coming Robotopia*, Kodannsha international, 1988.

12　Ibid., pp.75-77.

出すための必要な過程だったのだろう[13]。

(3) マンガや、特にアニメは、初期のビデオから、テレビ放映、デジタル化して VCD, DVD、そしてインターネットと、デジタル情報通信技術の革新によって次々と新しいメディアに乗り換えて、世界的な拡散を遂げていった。

(4) 米国において、最初のマンガやアニメを受け入れた世代が概ねサイエンス・フィクション・ファンだったことから、当時の SF ファンのクラブの文化を受け継いだアニメ・コンベンションの様式が生まれ、日本の同人誌中心のコミックマーケットよりは、この米国 SF クラブ文化由来のアニメ・コンベンションが世界に広がった[14]。

(5) 1980 年代後半以降になると、米国ではアップルの PC によってデジタル映像の送受信が可能になり、さらに年々、容量の激増により容易で安価になったインターネットにより普及していった。この時、最新の大型コンピューターを有する拠点大学のコンピューターサイエンス専攻の学生を中心としたアニメ・クラブの活動が始まり、日本製のマンガ・アニメの受容拡散が同時進行で進んでいった。米国全体では、1990 年代半ばまで、マンガやアニメのファンは少数派であったが、しかしこの少数の彼らこそが、初期のコンピューターサイエンスを学び、コンピューターグラフィクスの分野に籍を置き、やがてハリウッドやシリコンバレーのコアメンバー層を構成していった。

(6) インターネットの登場は、それまで一般には存在しなかった情報空間が一気に拡大することを意味し、誰が、どのような情報をアップするのかという初期段階の疑問が存在していた。しかしそれは、あっという間に好奇心と想像力に溢れる若者たちによって埋め尽くされていき、そのうちの主要な領域のひとつがマンガ・アニメ情報であった。日本の出版社やアニメ・プロダクションは当初はマンガやアニメの海外発信に消極的だったためもあり、海外のファンは、積極的にあの手この手でコピーを入手し、

13　Saya S. Shiraishi, ‘Japan’s Soft Power: Doraemon Goes Overseas,’ P.J. Katzenstein & T. Shiraishi eds., *Network Power: Japan and Asia*, Cornell University Press, 1997, pp.234-272.

14　インタビュー、1999、Pasadena.

英語字幕を準備しなければならなかった。またアニメの映像そのものが初期のコンピュータグラフィックスを学ぶ若者のための、文字ではなく、視覚的映像的に情報伝達をするという具体的なノウハウの豊富なモデルやデータを提供した。

(7) 世界の各地で、小学生までは家族や親戚や学校で与えられた「子どものための文学や娯楽」を受け入れてきた子どもたちが、中学校に入るころ、いわば思春期のさまざまな課題と直面する時期に、自分の潤沢ではないポケットマネーで、自分の選択で購入できる、思春期の問題をさまざまなストーリーにして提供してくれるマンガやアニメに出会った。いわば、世界的な思春期の少年少女に向けての教養娯楽文学の不在に、マンガやアニメは新規のマーケットを発見し、切り込んだ。

(8) 広島・長崎の原爆を体験した後の日本で、デイアフターの視覚文学として誕生したマンガとアニメとは、ハリウッド映画が 1990 年代にいたるまで「核戦争以前の物語」を描き続けていたのに比較して、核戦争以後の世界を見据えて制作されており、まずは SF ファンの注目を集め、次いで、やっと世界がマンガとアニメの描く近未来に追いついてきたかのように、21 世紀になるころには、世界中の若い世代の心を捉えていった。

6　東京の文化とシリコンバレーの科学技術:「異なる」から「魅かれあう」へ

シリコンバレーのデジタル情報産業と東京の表現する文化を検討してきたあとで、東京からは見えにくいけれど、シリコンバレーのだだっ広い空の下に立ったときに見えてくるものを述べたい。以下は、シリコンバレーの、マンガやアニメが大好きな技術者（シリコンバレーでは決して少数者ではない）の言葉である。

(1) 個人的な体験からの感想であるが、日本には有能なプログラマーが不足しているのではなく、プログラマー達にどんな仕事をしてどんな結果を出してほしいのかを明確に示すことのできるマネジメントやビジネス上のビジョンが不足しているのではないだろうか。

(2) シリコンバレーはテクノロジーをお金に換え、お金をさらに倍増する技術に優れている。しかし、一方で、東京に代表される日本は、常にテクノロジーを、それがささやかなものであっても、社会的インフラや人々の日常生活に資するものに転用するという「テクノロジーを人々の社会生活の文脈で活用する技術」を着実に実行してきた。シリコンバレーでは、例えばスティーヴ・ジョブズが死期を前に情熱を注いでクプチーノに建設したアップル・パーク（アップル本社）は、その細部へのこだわりと工学的完璧さにおいて驚異的であるが、冷たく、退屈でさえある。想像力の失敗（Sort of a failure of imagination）を感じる。お金を生み出すためのテクノロジー、またはテクノロジーのためのテクノロジーは、現実に人々の日々の生活に価値を与えるものほどに大切なものではないと思う[15]。

(3) テクノロジーは科学に基礎を置き、アートは文化に基礎を持つ。そして、結局は、人々の生活の質を高めるためにはその両方が必要だと思う[16]。

7　まとめにかえて

マンガやアニメの海外拡散の現地調査で、多くのマンガやアニメのファンと知り合った。まず、マンガファンよりは圧倒的にアニメファンのほうが多い。画面で動き声を出して話をするアニメのほうが、はるかに容易に楽しめるのに対して、マンガは、その独特の文法（コマワリ、白黒という平面性、翻訳による左右の方向性の違い等々）によって、世界のコミック一般とは大きく異なり、マンガを十分に楽しむためには独自のリテラシーを習得する必要がある。さらに、海外のアニメファンにとってもアニメ作品を自分のペースで次々と楽しむためには習得しなければいけないことがある。それはデジタル情報そのものへのリテラシーの高さである。海外の諸地域は日本と違う。日本ならばそこここにマンガやアニメに関する情報が溢れていて、本屋に入ればマンガ単行本がぎっしりと並んでいる。テレビをつければアニメを放映している。マンガもアニメもどこでもいつでも入手し消費できるのである。

15　インタビュー、2019 年 1 月 2 日、東京。

16　同上。

しかし海外にあってそうはいかない。そういう不自由な環境の中にいて、それでも大学を卒業した後でも 10 年～20 年とマンガやアニメのファンでい続けることができるためには、高度のコンピューターとインターネットのリテラシーが不可欠である。アニメファンを訪ねていくと、コンピューター関連の仕事をしている人々であることが多い。そしてまたこの人たちは思春期の頃から高校・大学においてマンガやアニメを楽しみ、マンガやアニメを通して友人をつくり、コンピューターサイエンスを学び、IT 産業に職を得た人々である。

また、こうした道を歩んできた人々には、異文化社会で生み出された視覚映像的文学を読み解く異文化への開かれた心と、マンガやアニメやコンピューターのリテラシーを習得する柔軟が備わると共に、不断の努力が必要である。さらに、日々、彼らは職場でもはやＳＦと区別のつかない現実に向き合っており、マンガやアニメが実は現代のグローバル化時代の教養娯楽として適したものであることを、よく理解している人々である。

こうして調査結果を並べていくと、シリコンバレーと東京とを、二つの全く相互に関係のない空間として比較することは、あまり意味がないことがわかってくる。両者は、実は人々が認識する以上に、太平洋を越えて、深く影響をしあってきたからである。手塚治虫がディズニーや欧米の映画を繰り返し見ていたように、米国の IT 技術者たちもまた、プログラミングの息抜きにマンガやアニメを楽しみ、楽しみながら視覚的情報伝達の文法を学び、同時にマンガやアニメに物語として埋め込まれた、戦後日本の子どもたちが夢見たテクノロジーと人間との希望に満ちた平和な未来という文脈に影響を受けてきている。そしてそれを自分たちの子ども世代にも引き継いでもらいたいと思っている。広島に落とされた原爆と、ディズニーアニメーションの白雪姫が目を覚ます感動的な場面とが、手塚治虫によって鉄腕アトムの誕生という新たな感動的な場面を生み出した。

この二つの地域を比較して、一方を他方の物差しで測り、「東京のシリコンバレー度は世界で 38 位」とか、「東京の溢れるばかりの文化の豊かさに比べて、シリコンバレーは空ばかり広い無文化地域」であると決めつけても、そこからは何も生まれないだろう。世界中の都市がシリコンバレーになっても味

気ないだけであり、シリコンバレーが東京になってもつまらないし、なり得るはずもない。シリコンバレーのプログラマーたちは、毎年末にコミックマーケットと日本文化を楽しむために東京にやってくる。

最近は、ネット上に溢れるさまざまな言語での東京や日本各地の情報のおかげで、新幹線を乗りこなし、京都だけでなく東北や北陸地方にも足を延ばし、スキーや温泉やお蕎麦を楽しみ、生のワサビを卸す卸金や鰹節削りを購入する。もちろんマンガやアニメから麻雀のルールや銭湯のマナーまでも学んでいる。それはもう単なる海外の物見遊山ではなく、かれらの生活カレンダーの中に組み込まれた年中行事である。もちろん、太平洋のこちら側でも、我々は日々、Facebook や、Dropbox, Amazon その他の多分気づいてもいない領域においてもシリコンバレーの情報技術のお世話になっている。

江戸時代の科学技術と現代のロボット

石　井　千　春

１．はじめに

江戸時代にける機械工学と電気工学を代表する科学技術として、「からくり人形」と「エレキテル」が挙げられる。本報告においては、これらの技術を調査し、これらの技術の進化系とも言える現代のロボットに着目し、著者がこれまでに取り組んできた福祉ロボットの開発についての現状を報告する。

２．江戸時代の電気工学と機械工学

古くから存在する工学の基幹に電気工学と機械工学がある。本学の理工学部にも電気電子工学科と機械工学科が存在する。では、日本でこれらの学問はいつ頃から始まったのであろうか。

日本における電気学は江戸時代の「エレキテル」から始まったと考えられる。「エレキテル」とは、一言で言うと人工的に静電気を発生させ、これを一気に放電させる装置である。元々「エレキテル」は西洋で患部から痛みのもとの“火”を取る医療具として使用されていたそうだが、この「エレキテル」を日本で始めて復原したのが、江戸中期に活躍した科学者の平賀源内である。

源内は 1728 年に現在の香川県に生まれ、1756 年に江戸に渡った。優れた理解力の持ち主であったことが知られており、1776 年 49 歳のときに僅かな情報から勘を頼りに 6 年間かけて「エレキテル」の復原に成功した。源内は、西洋の科学技術を日本に取り入れて、現代の日本の科学技術の礎を築いた一人と言える。

現代においては、この「エレキテル」の模型が Gakken から販売されている「大人の科学」という雑誌の付録として手に入れることができる。実際に組み立てた「エレキテル」の模型を図 1 に示す。

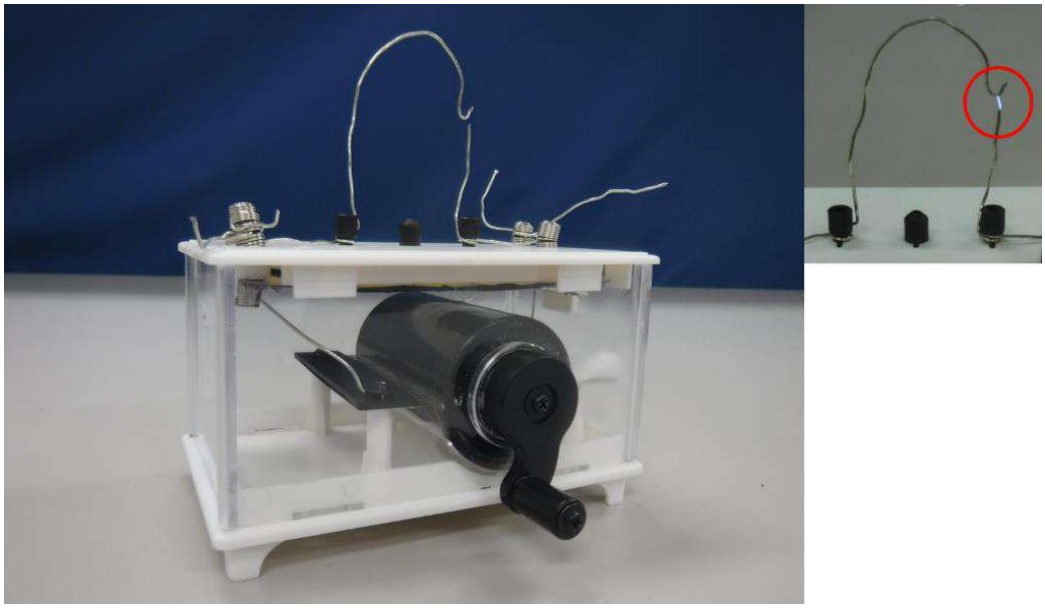


図 1　エレキテルの模型

図 1 左のハンドルを回転させると、綿と回転筒の接触部に摩擦により静電気が発生し、回転筒はマイナスに帯電し、綿はプラスに帯電する。ある程度蓄電されると、図 1 右上に示すように、導線部から蓄電された静電気が一気に放電され、光を発する。

しかし、残念ながら目に見えない“電気”の存在が理解されていなかった江戸時代には、「エレキテル」は単に面白い見世物としてしか大衆には認識されていなかったようである。

一方、日本における機械学は江戸時代のからくり人形に起源があると考えられる。18 世紀後半、ヨーロッパで産業革命が起こる最中、江戸時代であった日本では、鎖国によりヨーロッパのように工業化は進まなかったが、限定された交易を通じて伝来した西洋時計の機構を基に、和時計、からくり人形という形で、江戸では「からくり技術」が庶民の娯楽として発展していった。その背景にあるのが、1796 年に「からくり半蔵」が著した日本最古の機械設計書と言われている全 3 巻から構成される「機巧図彙」である。

「からくり半蔵」こと細川半蔵頼直は、1750 年頃、現在の高知県に生まれ、1791 年に江戸に渡った。「機巧図彙」には、当時秘伝であった「からくり技術」が分かり易く図解されており、後にからくり師の入門書となった。「からくり半蔵」が記した最も有名なからくり人形が、「茶運び人形」である。これは、人形が手で支えているお盆の上に主人が湯飲みを置くと、人形が客人に向かって歩き出し、客人が湯飲みを持ち上げると人形が停止し、客人が茶を飲み終えて再びお盆の上に湯飲みを置くと、人形が 180 度反転して、再び主人の元に戻るというものである。

現代においては、この「茶運び人形」の模型も Gakken から販売されている「大人の科学」という雑誌の付録として手に入れることができる。実際に組み立てた「茶運び人形」の模型を図 2 に示す。

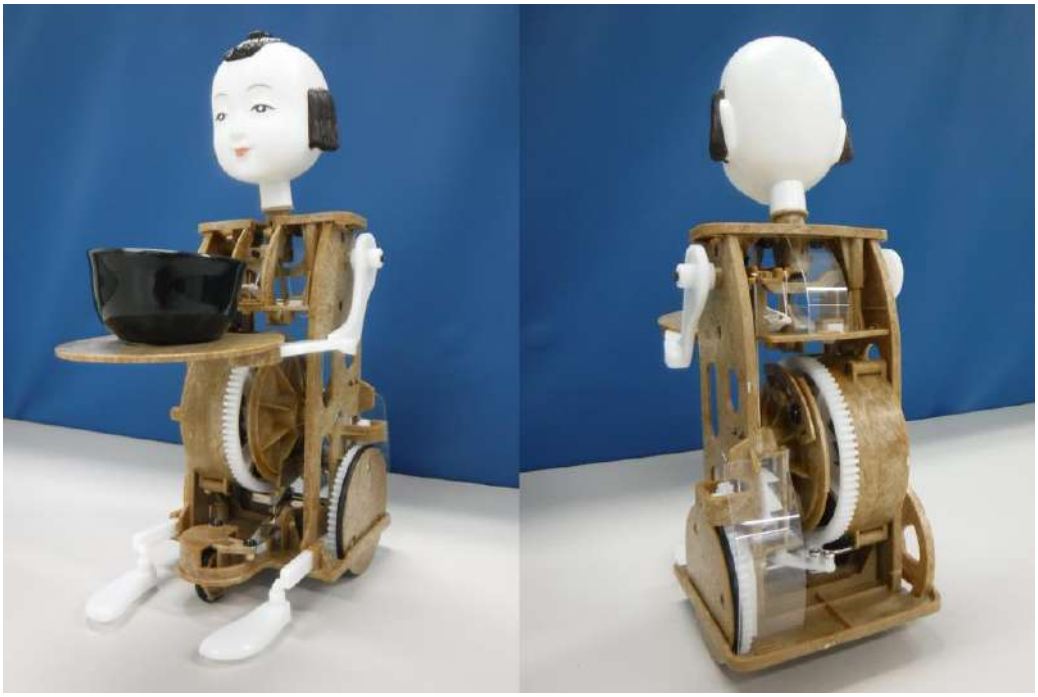


図 2　茶運び人形の模型

モータもエンジンもないこの時代、動力源にはゼンマイが使用されており、ゼンマイを巻いて、戻る力を少しずつ利用して人形を駆動させている。また、「機巧図彙」には当時手に入れやすかった鯨のひげを利用したゼンマイを使用するように記されている。さらに、歯車、カム、板ばねなど、現在でも多く

の機械製品に使用されている機械部品が使用されている。図 3 に示すように、カムにより一定の期間舵をきって方向転換する仕組みになっている。

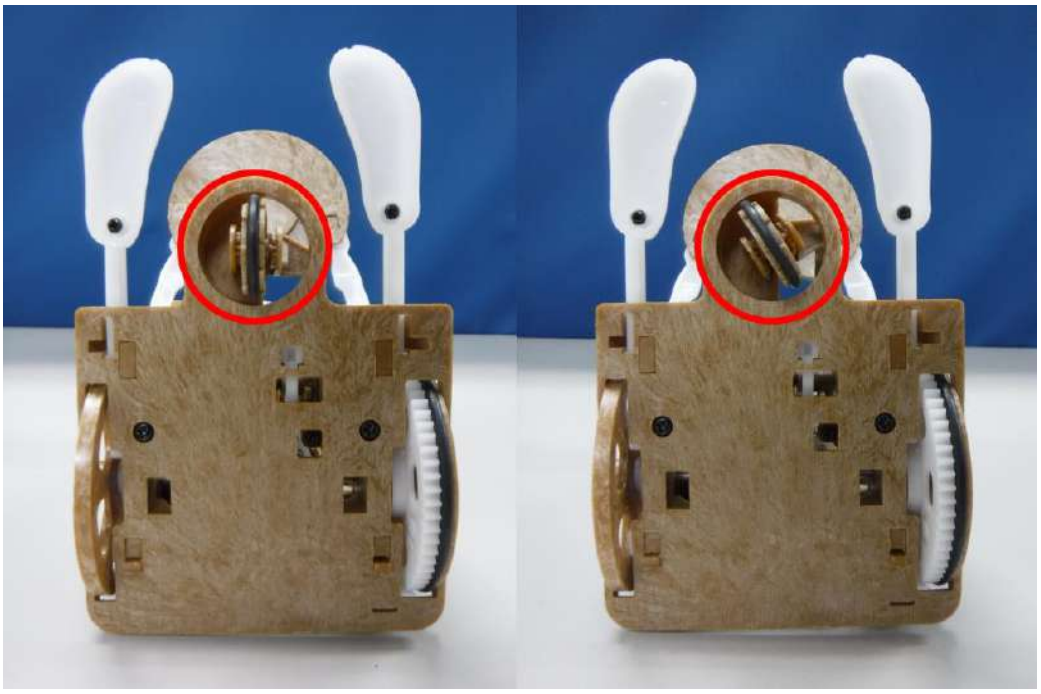


図 3　茶運び人形の模型（下面）

西洋時計をそのままの形で受け入れるのではなく、その技術を和時計、そして、からくり人形という形に進化させた日本人独自のアレンジ能力と、現在でこそ歯車は工作機械により容易に加工できるが、当時は木製の円盤に 1 つ 1 つ歯型を加工していった日本人の精巧さ、これらの融合による産物である、からくり人形こそ、現在の日本のロボット技術の根源であると言ってよいのではないだろうか。

「からくり半蔵」の他にも、天才と称されたからくり師に、大野弁吉と「からくり儀右衛門」こと田中久重がいる。弁吉はからくり人形以外にも、万歩計や美術品まで様々な分野に作品を展開しており、治療器と使用した電池式のエレキテルも作成している。一方、久重は「童子盃台」、「文字書き人形」など数々のからくり人形を生み出し、中でも「弓曳童子」は数あるからくり人形の中でも最高傑作の１つと言われている。これは、人形が矢を弓につがえ、狙いを定めて的に向けて放つという、現代の技術から見ても巧妙かつ精巧な動きをするからくり人形である。久重も万年時計や蒸気船、蒸気車の雛

型などを手がけ、後に家電メーカー“東芝”の創業者となり、現在までその技術を伝承している。

３．現代のロボット

ここで、現代のロボット史について少し触れておきたい。1920 年にチェコの作家であるカレル・チャペックが小説の中で初めて「ロボット」という言葉を使用した。正確には、人間の言うことを聞く奴隷という意味の“ロボータ”と記されているそうだが、これが訛って「ロボット」と呼ばれるようになったと言われている。1950 年には、米国の SF 作家、アシモフによりロボット三原則が提唱された。これは、和訳すると以下のようなものである。

第一条：ロボットは人間に危害を加えてはならない。また何も手を下さずに人間が危害を受けるのを黙視していてはならない。
第二条：ロボットは人間の命令に従わなくてはならない。ただし第一条に反する命令はこの限りではない。
第三条：ロボットは自らの存在を護らなくてはならない。ただし、それは第一条、第二条に違反しない場合に限る。

一方、国内では 1951 年に漫画の世界で鉄腕アトムが誕生した。鉄腕アトムの誕生日は 2003 年 4 月 7 日に設定されている。当時、作者である手塚治虫が、このくらい未来になれば、実際に鉄腕アトムのようなロボットが世の中に存在するようになるだろうとの想定で設定されたそうである。ここまでは、SF の世界の話であるが、実用のロボットとしては、1962 年に産業用ロボット実用機が登場した。また、1996 年には、本田技研が人間の形をして二足歩行を行う、ヒューマノイドロボット P2 を発表した。

現在においては、人型のロボットも特に珍しいものではなくなり、ソフトバンクの Pepper や富士ソフトの palro などが市販されている。さらに、米国ではジャンプしたり、バク転できるロボットも開発されている。これら以外にも、人工知能(AI)により人と会話ができるロボットや、空を飛ぶためにジ

ェットエンジンを搭載したウェアラブルスーツなども開発されており、ロボット技術は発展の一途を辿っている。

４．日本における高齢化の現状

近年、日本をはじめ世界的に高齢化が進んでいる。総人口に対する 65 歳以上の人口が占める割合を高齢化率と言い、2017 年時点で、日本の総人口は 1 億 2671 万人、65 歳以上の人口は 3515 万人であり、高齢化率は 27.7%である。また、2036 年には、高齢化率は 33.3% になると予測されている。つまり、現時点で日本人の 4 人に 1 人は 65 歳以上であり、2036 年には日本人の 3 人に 1 人が 65 歳以上になる。実際、日本は世界で一番高齢化率が高い国であり、他国においても高齢化率はうなぎ上りに上昇している。

これに伴い、高齢者の介護の需要も増加しているが、介護者の数は不足している。また、介護現場では、ベッドから車椅子、または浴室での移乗等、腰部に負担のかかる作業が多くあるため、介護士の 8 割近くが腰痛を抱えていると言われており、業種別腰痛発生率が最も高い。

一方、農業や建設分野においても若年層の減少、労働者の高齢化の進行、および腰部に負担のかかる業務が多くあることから、腰痛ならびに就業者の人手不足が問題となっている。これらの問題を解決する 1 つの手段として、腰部の負担を軽減し、高齢者の健康寿命を延ばすことを目的としたパワーアシストスーツの研究開発が進められている。

５．パワーアシストスーツ

腰部の負担を軽減するパワーアシストスーツが多くの機関で開発されているが、実際に介護施設で働いている介護士の方々に意見を伺ったところ、従来のアシストスーツは、形状が大きく、重量が重いため、使用場所が限定され、また休憩時等の着座の際にアシストスーツを取り外さなければならないといったアシスト対象以外の動作を制限してしまうことが分かった。また、価格も 1 台 60 万円以上と高価なため、一般の方が導入するのは困難である。

さらに、アシストスーツを装着するのにも時間がかかってしまい、実際の現場では作業効率を重視する傾向があり、着脱に時間がかかってしまうものも実用的ではない。

そこで本研究室では、科学技術振興機構（JST）からの助成を受けて、介護現場のニーズを反映した、軽量かつ装脱着が容易、装着感・威圧感が少なく、低価格であり、より実用的なパワーアシストスーツを開発し、「クールベスト」と名付けた。開発したアシストスーツを図 4 に示す。

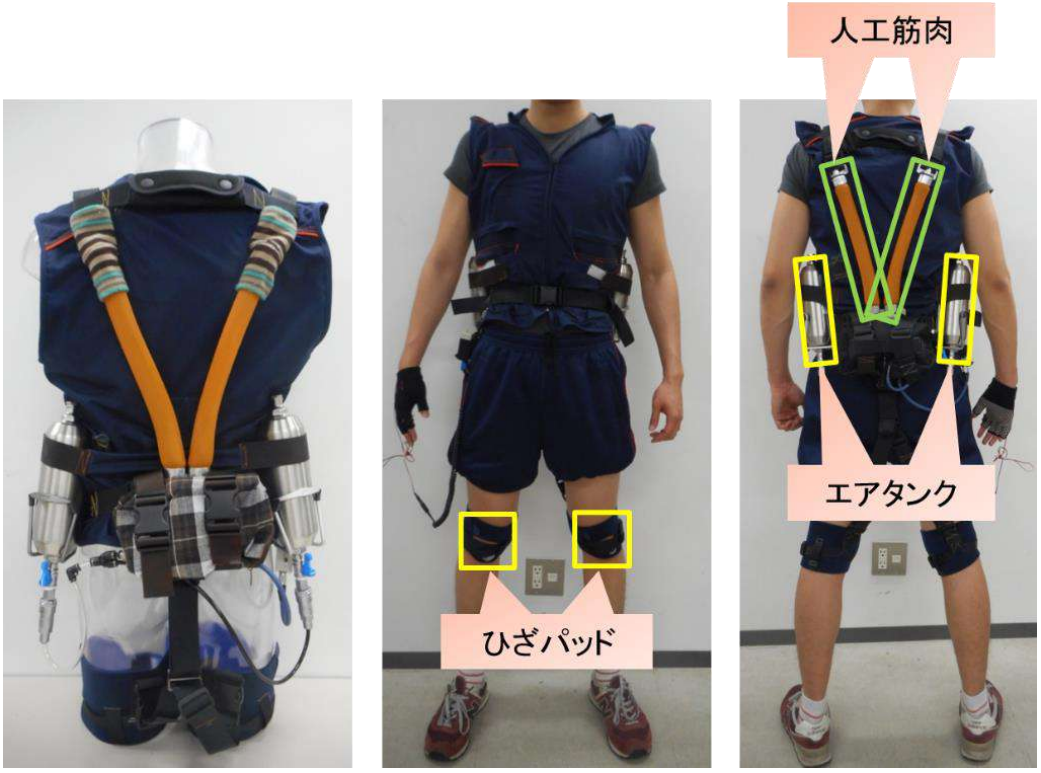


図 4　介護用アシストスーツ「クールベスト」

このアシストスーツは図 4 左に示すように、ベストを主体として、背面にはアクチュエータである McKibben 型人工筋肉が取り付けられ、腰部側面には人工筋肉に圧縮空気を供給するためのエアタンク、膝には上体を支えるための膝パッドが取り付けられている。

人工筋肉は、ゴムチューブを網目状スリーブで覆った構造になっており、圧縮空気を供給すると、スリーブの網目構造により半径方向に膨張し、軸方向に収縮力が生じる特性がある。これにより、エアタンクから人工筋肉に圧

縮空気を供給すると人工筋肉が収縮する。この時に発生する収縮力により、装着者の上半身を引っ張り、重量物などの持ち上げ動作をアシストする仕組みである。

開発した「クールベスト」の問題点として、一度の充填でエアタンクに補充した圧縮空気により、移乗などのアシストに使用できる回数が最大で 7 回程度と制限されてしまい、圧縮空気の補填を繰り返し行わなければならないことが挙げられる。また、エアタンクの替わりにエアコンプレッサーを使用して圧縮空気を供給する場合には、回数は制限されないが、エアコンプレッサーの近傍でしか使用できないため、使用できる場所が限定されてしまう。さらに、ベストを使用しているため防水性が弱く、屋外での使用には適していない。

一方、市場調査の結果、農業や建設業においては、中腰姿勢を保って作業をすることが多く、このような作業は腰部に大きな負担がかかり、労働者の腰に関わる疾患の原因となっていることが判明した。そこで、「クールベスト」を基にして、農作業や建設現場などの屋外での作業における使用を目的としたアシストスーツを開発し、「エアロバック」と名付けた。「エアロバック」は、建設現場で使用されているフルハーネス安全帯に人工筋肉を取り付けたシンプルな構造のアシストスーツである。

人工筋肉にあらかじめ低圧の空気を充填させておくと、柔軟な非線形ばねとして利用することができる。この性質を利用して、ばねの復元力により装着者の上体を保持し、中腰姿勢の維持をアシストする仕組みである。これにより、電気部品を一切使用せず、アシスト回数は無制限、屋外でも使用可能となり、充電などのメンテナンスも不要な実用性の高いアシストスーツが完成した。開発したアシストスーツ「エアロバック」を図 5 に示す。

開発したアシストスーツ「エアロバック」を販売するため、2018 年 5 月に青森県八戸市に株式会社サステクノを創立し、2018 年 6 月から販売を開始した。これまでのところ主に農家、介護施設、土木業、運送業などにおいて「エアロバック」を導入していただいている。また、2019 年 5 月から青森県の三沢空港にて、空港内で旅客の手荷物を取り下ろすグランドハンドリング業務に導入されており、7 月には日本航空株式会社（JAL）、三沢空港におけるグラ

ンドハンドリング業務を担う三八五観光株式会社、および株式会社サステクノの三社共同でプレスリリースを行った。

図５　農業・建設業用アシストスーツ「エアロバック」

ロボット技術がハイテク化される一方で、「エアロバック」では、空気圧アクチュエータである人工筋肉も敢えて能動的に使用し、実用性を重視して、コストや重量を抑えている。現在は、東京都立産業技術研究センターとロボット産業活性化事業において、新しいアシストスーツの共同研究開発も行っている。これについては、江戸時代にからくり人形のアクチュエータとして使用されていたゼンマイに注目し、ゼンマイばねを使用した新しいアクチュエータの開発も進めている。

2020 年には東京オリンピック・パラリンピックが開催される。その中で、「エアロバック」を利用して、パラリンピック出場選手の移乗のアシスト、会場への機器の運搬・設置のアシストができないか、現在模索中である。

６．おわりに

日本のロボット技術は江戸時代のからくり人形が起源の１つであると言える。その技術は、科学技術が発展した現在にも継承されており、古から伝わる日本人独特の精巧さが、現在の「ロボット先進国日本」の源になっていると考えている。

テクノロジーとしての文学言語

田　中　和　生

はじめに

実作者の方々には怒られそうですが、文学言語は作者の主体的な表現であると同時に、それが外化されるやいなや読者がその文学言語を介して現実を理解したり世界を把握したりすることができる、言語的な技術でもあります。今回は「テクノロジーと東京」というテーマですので、文学言語を人間にとってのテクノロジーと見立て、そのテクノロジーがもつ意味を考えながら、文学的な側面から東京という都市について考察してみたいと思います。

技術的な文学言語と言ってもいろいろ考えられますが、東京のような大都市を描くという視点から、四つほど切り口を考えてみました。一つはリアリズムで、それから幻想性、探偵小説、記号性というものです。文学史上の理念と小説のジャンルと性質を示す言葉が混じっていますが、実はこれらは文学的なテクノロジーと見なすことができます。そのことは、それぞれの例を検討していくことで、ご理解いただけると思います。

リアリズム

それではまずリアリズムですが、これはヨーロッパの写実主義や日本の自然主義を見ればわかるように、近代文学の大きな流れをかたちづくる理念です。だからそれは大都市を描くためのものではないですが、描かれるもののなかに大都市が入ってきます。そうして東京とリアリズムの関係を考えるために比較しやすいのは、フランス文学でしょう。たとえば日本語によって都市を

描くためのリアリズムの文体は、アメリカ合衆国からフランスへと遊学した永井荷風が 1910 年前後に完成したと考えられますが、その永井荷風がフランスのパリを歩いたときに手にしていたのは、たとえばギィ・ド・モーパッサンの作品です。つまりモーパッサンの記述と現実のパリを比較することで、おそらく永井荷風は現実のパリが作品内にありありと再現されているかのような、テクノロジーとしてのリアリズムの本質を理解したのです。

文学史上ではおなじフランスの写実主義の作家とされますが、モーパッサンの師に当たるギュスターヴ・フローベールが『感情教育』（1869 年）でパリを描いている、リアリズムの記述を見てみます。

> セーヌ河は黄色く濁って、いまにも橋桁に届きそうだった。河から冷えびえとした風が流れてくる。フレデリックはそれを力いっぱい吸いこみ、まるで恋の彷徨と理知の発散物を含むかと思えるこのパリの快い空気を味わった。辻馬車がはじめて眼にはいると、なにか感傷的になった。そして、藁を積んだ酒屋の入口までが、箱をかかえた靴磨きまでが、コーヒー煎りの器を振っている食料品店の小僧までが、なつかしくてたまらなかった。女たちが傘をさして小走りに歩いている。彼は顔をつきだしてその顔をたしかめようとした。ひょっとしてアルヌー夫人が外出していないともかぎらない。
>
> 商店がつづき、人通りがふえて、ざわめきがいっそうはげしくなった。サン＝ベルナール河岸、ラ・トゥールネル河岸、それからモントベロ河岸と通ってから、ナポレオン河岸にさしかかった。彼は以前いた家の窓を見ようとしたが、それはずっと遠かった。つづいて新橋（ポン・ヌフ）を渡ってふたたびセーヌ河を超え、そのままルーヴルまで行く。

この記述のままパリを歩けそうですが、実はここで描かれているのは 1840 年代のパリであり、ジョルジュ・オスマンによる大規模なパリ改革が行われる前です。したがってここでありありと再現されているパリは、現実にはもう存在しなくなっているもので、そういう意味でリアリズムというテクノロジーには、存在しないものを言葉の力によって存在させるという面もあります。

もちろんそれは、リアリズムというテクノロジーが基本的に現実に存在す

るものをありありと再現する、という共通了解があるために可能なわけです。だから石の建築によって一度つくられてしまうと、なかなか街路も街並みも変わらないヨーロッパの都市とリアリズムは、組み合わせとして非常によいと言えると思います。では東京はどうかと言うと、永井荷風がリアリズムの文体を手に入れた 1910 年前後にもまだ近代化の途上でしたし、そこには前近代的な紙と木の家と近代的な建築が混在していました。しかも江戸的な紙と木の家は火事で燃えたりして頻繁に変化しましたし、同様の状況は日本の家屋がだいたい 50 年ぐらいで建て替えられてしまうという現在までつづいています。つまり東京という都市はリアリズムで記録したとしても、そこで描かれた建物や街並みはすぐに変わって消えてしまう可能性が高かったということです。そういう意味で、リアリズムというテクノロジーと東京という都市の相性は、ヨーロッパの都市と比べれば明らかによくないと言わなくてはならないでしょう。

その刹那的な東京の断面を鮮やかに切り取ったのが、永井荷風の短篇「深川の唄」（1909 年）ですが、当時「三田文学」という文芸雑誌で縁のあった森鷗外が永井荷風に呼応して、自分でもリアリズムの文体によって東京ないし近代日本のあり方を記述しようとした作品が、短篇「普請中」（1910 年）です。短篇「舞姫」（1890 年）の後日譚としても読める作品ですが、上野に現在もある精養軒というレストランで、渡辺参事官はドイツ時代の知り合いだった若い女性と待ち合わせします。そこで久しぶりに再会した女性と渡辺は「大そう寂しいうちね。」「普請中なのだ。さっきまで恐ろしい音をさせていたのだ。」「そう。なんだか気が落ち着かないような処ね。どうせいつだって気の落ち着くような身の上ではないのだけど。」という象徴的な会話を交わします。

この「普請中」という言葉は工事中ということですが、そこには森鷗外が見た東京ないし近代日本のリアリズムの本質が込められています。つまり 1910 年前後の近代日本は前近代と近代化とのあいだで工事中ですし、また実際に東京という都市は石の建築によって完成されることはなく、いつもどこかでなにかが工事中です。そしてその本質は、2010 年代の現在までほとんど変わっていません。

そういうわけで、東京という都市はリアリズムで表現するのに向いていま

せんが、もう少し場所を限定すると、リアリズム的な記述は力を発揮します。そのためには東京のなかで変化しにくいものを描けばいいわけですが、可能性として一つありそうなのは、一度走らせてしまえば路線が変化しにくい近代的な技術である鉄道と、それからもう一つは、江戸期から連続性をもつ水路です。小林信彦の長篇『日本橋バビロン』（2007 年）は、永井荷風的なリアリズムの文体でかつて日本橋が中心であったころの東京を描いていますが、そこにもう存在しなくなっているはずの東京がありありと感じられるのは、たとえば現在まで変わらない水路である隅田川をめぐる、次のような記述からです。

当時の隅田川は、いまよりも汚れていたと記憶する。

震災前とちがって、水練場どころではなかった。寒中水泳と称して、両国橋から飛び込む者はいたが、それは短い時間のことであった。

汚れた水の表面に漂うのは塵芥であった。川べりの住民が夜中にすてたものだろう。生れつき、そうした汚れしか見ていない私は、大川の水とはそういうものだと思っていた。

芥川龍之介は、子供のころ、大川に波を立てるのは〈一銭蒸汽〉だけだった、と書いている。明治三十年代のことになるが、〈一銭蒸汽〉は、それから三十数年後の私の子供のころも走っていた。もっとも、〈一銭……〉とは名称だけで、値段はずっと上っていたが、大川の代表的乗り物であるのはまちがいない。

ただ、昭和十年を過ぎると、ほかに、さまざまな船が動いていた。小型のポンポン蒸汽もあれば、何を積んでいるのかわからない大きな船もあった。ポンポン蒸汽が大きな船を曳いていることもある。

子供心では理解できなかったのは水上生活者であった。小さな船の中に、夫婦、子供二人、赤ん坊一人ぐらいがつまっている。赤ん坊は船縁をぺたぺた這っていて、川に落ちないのか、親たちは心配ではないのか、と案じた。ところが、母親は川の水で丼や皿を洗っている。川上の舟には小便をしている男がいるのに、不衛生ではないのかとやきもきした。

波が立つと、河岸の舟虫が這いまわる石垣に塵芥が叩きつけられる。それ

らの中には、犬、猫、ときとして豚の死骸があった。四肢を突っぱらしたまま、ぐるぐるまわるから、いやなものを見たと思う。たいていは籾殻にまみれていた。

ここでは芥川龍之介が見た明治期の隅田川と小林信彦が見た昭和期の隅田川が重なり、そのイメージが現在も流れている隅田川のリアリティと結びついて、たしかにそういう光景があったのだという感覚を喚起します。リアリズムに向いていない東京をめぐる、例外的な記述と言うべきでしょう。実際、こういう記述は日本の近代文学史上で、それほど多くは見つけられません。

幻想性

では次に検討したいのは、幻想性にまつわる記述です。もちろん幻想的な文学作品というのも、別に舞台はどんな場所でもいいわけですから、そのなかに都市を舞台にしたものがあるということになります。しかし文学史的に遡って考えてみると、実はあまりヨーロッパの都市は舞台として出てきません。たとえば幻想的な文学作品のジャンルとして、近代以降にまずイギリスでゴシック小説が書かれますが、メアリー・シェリーの『フランケンシュタイン』（1818 年）やブラム・ストーカーの『吸血鬼ドラキュラ』（1897 年）では主な舞台は都市ではなく、北極圏や人里離れた村や城だったりします。これはヨーロッパの都市空間が人工的に管理された場所であったことと関係していると思いますが、それは次いで現われるフランスのロマン主義の作品にも当てはまります。テオフィル・ゴーチエの『死霊の恋』（1836 年）やヴィリエ・ド・リラダンの『未来のイヴ』（1886 年）が、その代表的な幻想性をもつ文学作品ということになりますが、そこでもやはり都市は舞台にしにくいようです。

例外と言ってよさそうなのは、ロンドンを舞台にしたイギリスのゴシック小説であるＲ・Ｌ・スティーヴンソンの『ジーキル博士とハイド氏』（1886 年）ですが、しかしその幻想性は都市という舞台が生んでいるというより、二重人格が同居する人間の内部からもたらされています。そういう意味で、リアリズムの場合とは逆に幻想性という文学的なテクノロジーは、ヨーロッパの都市

とはあまり組み合わせがよくないと言えそうです。

では東京の場合はどうかと言うと、いつもどこかが「普請中」で近代化の途上にある東京は、それほど人工的に管理された場所ではありません。だからヨーロッパでは都市以外を舞台にしなくては書きにくかった幻想的な文学作品は、日本では東京という都市を舞台にして易々と書かれてしまいます。そこでは前近代的なものと近代的なものが入り交じり、かつてあったものが消えたりなかったものが現れたりして、現実と幻の境界が曖昧になってしまう場所があちこちに口を開いています。

東京が幻想的な文学作品の舞台でありうることは、近代以前から存在する怪異譚からの流れも影響していると思いますが、そのことは近代文学の黎明期に位置する三遊亭円朝の怪談話や、泉鏡花の作品などを思い浮かべてみるとよくわかります。ここではわたしが住んでいる場所に近いところを舞台にしているということで、内田百閒の作品集『東京日記』（1938 年）から掌篇の一つの全文を引いてみます。

植物園裏の小石川原町の通を、夜十一時過ぎになると裸馬が走って、植物園の生け垣の破れ目から、中の茂みに隠れ込むと云う話が、遠くの人にはただの噂として聞こえたかも知れないけれど、私共の様にすぐその傍にいる者に取っては、馬鹿馬鹿しいと云ってはすまされない。しかもそれは毎晩の事であって、お湯から遅く帰って来た近所のお神さんが丁度その横町へ曲がった拍子に、生垣の向うへ飛び込んだ馬の尻尾を見たとか、すぐ傍の聾唖（ろうあ）学校の上級生が夜歩きをして帰って来る時、その馬とまともにぶつかって、もう少しで蹴飛ばされるところであったとか、毎日そんな新らしい話が伝わるので、仕舞には少し夜が更けると、だれも外へ出る者がなかった。

その内に昼間でも人通りが途絶えた時には馬が出ていると云う噂が伝わった。まさかと思って、うっかり歩いている鼻先を馬に駆け抜けられたと云う様な話もあって、段段近辺が物騒になって来た。

丁度そんな話のあった最中に私は氷川下へ出る用事があって、風の吹く日の午後、生垣の道を歩いて行くと、何町も先まで真直い道に人の影もなかったが、ずっと先の道の真中に、新聞紙を丸めた位の大きな紙屑が落ちていて、

それがあっちへ転がったりこっちへ転がったりするのが、遠くからありありと見えた。

強い風が吹いて来て、地面から砂埃を巻き上げた。その形が丸木舟の舳先の様になって、次第に大きくなり、仕舞に龍頭鷁首（りゅうとうげきしゅ）の頭の様なものが、きりきり舞いながら、生垣に沿って走って行った。

電灯会社の集金人が生垣の前で殺されていると云う騒ぎのあったのは、それから間もない日の午後であって、棍棒の様な物で頭を擲（なぐ）られたのであろうと云う話であった。八百何十円とか這入っている鞄を首から懸けていたが、それを持って行かれたらしい。集金人の倒れかかった所の生垣が生生しく荒れているので、その前を通るのは余りいい気持ではなかった。

私の家の並びに、老夫婦と大学へ行っている息子だけの無人な家があって、いつも門が締め切ってあったが、二、三日後の宵の口に、その家の中から悲鳴が聞こえたので、近所の人人が出かけて行ったけれど、門は閉まっているし、だれもそれを無理に開けて中へ這入ろうとする者はなかった。私も遅れ馳せに駆けつけて、暫らく門前に立っていたが、間もなく悲鳴が止んで、内側の門を開ける音がした。

老婦人がそこに立っている人人に向かって、あの馬が飛び込んで来て、家の中を駆け抜けて行ったが、たった今この塀を跳び越して行かなかったかと聞いていた。

この小石川植物園の辺りは、自宅から歩いてすぐのところですが、なんだかよくわかるんですね。ひっそりとした住宅街ですが、暗くなるとひとりで歩くのは怖いほどですし、向こうに見える夜の植物園というのは、得体の知れない一種の森です。また一帯が坂になっていますから、ここに書いてあるようにけっこう強い風が吹いていたりする。そういう土地の印象が、だから見たこともない裸馬が走っているという幻想的な表現になっていることは、現在でも非常にリアリティがあります。リアリズムと相性の悪い東京という都市は、その一方で幻想性を喚起する場所だと言っていいと思います。だから東京を舞台にした幻想的な文学作品は、いくつも書かれています。

そしてこうした幻想性が近代化の途上だからというだけではなく、近代化

が進んだ東京という都市自体から生まれているということは、笙野頼子の「タイムスリップ・コンビナート（1994 年）を見るとわかります。作者自身を思わせる私小説的な語り手による作品ですが、その夢と現実の境目が曖昧な作品世界の入り口は、現実に存在する海芝浦という駅です。これは京浜工業地帯の埋立地の端にある、東芝の子会社の敷地内に存在している駅で、社員以外は改札を出ることができません。人工的に管理されているという意味ではこれ以上の場所はないくらいですが、東京の中野に住んでいる語り手は、その近代化の果てにある人工的な駅のイメージから幻想的な作品を成立させています。

去年の夏頃の話である。マグロと恋愛する夢を見て悩んでいたある日、当のマグロともスーパージェッターとも判らんやつから、いきなり、電話が掛かって来て、ともかくどこかへ出掛けろとしつこく言い、結局海芝浦という駅に行かされる羽目になった。――そこはＪＲ鶴見線の終着駅で長いホームの一方が海に面している。もう一方に出口は一応あるものの、それは東芝の工場の通用口を兼ねたもので、社員以外の人間は立ち入り禁止である。つまり、一方が海で一方が東芝、外へ出ようとしたら方法はふたつ、海へ飛び込むか、東芝の受付で社員証を見せるか――というわけでその駅のホームに魚でもなく海蛇でもなく東芝の社員でもない人間が降り立ったとしたら、折り返しの電車が出るまでただホームに立ち尽くしている事しか出来ないのだった。

そんなところにまで行かされたというのに、未だに電話の主が誰なのかは判らなかった。熟睡している時にベルの音で起こされ、そもそも電話自体を夢だと思っていたのだ。

これはその冒頭ですが、存在を知らなければ海芝浦という駅自体が夢のなかにあるもののように感じられるという感触を、うまく生かしていると思います。いくら人工的に管理されていても、近代化の果てに生まれたものしかない場所でも、東京という都市では幻想性が発生するのです。言い換えれば幻想性という文学的なテクノロジーは、東京を舞台にした作品でうまく機能するということになります。

探偵小説

次に考えてみたいのは、探偵小説というテクノロジーです。

探偵小説がテクノロジーというのはちょっとわかりにくいかもしれませんが、ヴァルター・ベンヤミンが「ボードレールにおける第二帝政期のパリ」（1938 年）で指摘している言い方を借りれば、探偵小説は主に二つの条件によって成立します。まずそれは大都市に群衆というものが生まれ、個人の痕跡が消えてしまうということであり、次に写真の発明や消費生活によって、個人の記録が明瞭に残されるようになるということです。もちろん殺人事件が起きてそれが解決されるという物語も重要ですが、ベンヤミンが指摘する探偵小説の特徴を考えると、それは根源的に都市生活のあり方に結びついて生まれた小説ジャンルなのです。だからテクノロジーとしてとらえた探偵小説は、個人の痕跡を消して消費生活を送っている都市生活者を描くのに向いているということになりますし、探偵小説とは基本的にヨーロッパ的な近代都市を舞台にした文学作品になるのです。

実際、探偵小説の起源とされるエドガー・アラン・ポーの「モルグ街の殺人事件」（1941 年）は、アメリカ人がフランスの大都市パリを舞台に書いたものです。その後、イギリスでウィルキー・コリンズの『月長石』（1868 年）やコナン・ドイル『緋色の研究』（1887 年）が書かれ、探偵小説はジャンルとして成立していきますが、ではそのテクノロジーとしての探偵小説は、東京を舞台にした文学作品ではどう展開されたでしょうか。そう考えてみたとき、もちろん江戸川乱歩の作品をはじめとして、夢野久作の『ドグラ・マグラ』（1935 年）や小栗虫太郎の『黒死館殺人事件』（同前）までにいたる作品の流れを思い浮かべることができますが、どうしてもそこでは殺人事件が起きてそれが解決されるという物語の面白さに比重が傾いている気がします。したがって匿名の群衆や消費生活という要素は希薄で、代わりに殺人事件の舞台が洋館だったりします。

匿名の群衆や消費生活という条件は、おそらく人工的な都市空間ということと裏合わせになっているので、どうしてもリアリズムと相性が悪くて幻想性を生み出してしまう東京という都市では、ある時期までうまく満たされて

いなかったのでしょう。だから読み物としてすぐれた探偵小説はいくつも書かれましたが、東京という都市空間でしか成立しない探偵小説は、さらなる近代化と人工的な空間が行きわたることを待たなくては、実現されなかったのではないか。そんなことを考えながら思いついたのは、もう一つの探偵小説の系譜です。それは第二次世界大戦が終わるまで世界の中心ではなかった、アメリカ合衆国の探偵小説です。

これは文学史的にはアーネスト・ヘミングウェイに影響を受けたリアリズムの文体を駆使し、レイモンド・チャンドラーやダシール・ハメットが完成した孤独な都市生活を送る私立探偵が登場するハードボイルド小説ということになりますが、どうやらこうした小説が成立した背景にはアメリカにおける都市空間のあり方が関係しているようです。イギリスのロンドンやフランスのパリのような歴史がなく、また広大な土地のなかで形成されてきたアメリカの地方都市は、あまり人工的な空間ではなかったという点では、日本の都市空間に通じる面があったのだと思います。たとえばレイモンド・チャンドラーが生み出した私立探偵「フィリップ・マーロウ」はロサンゼルスを舞台に活躍しますが、それはアメリカの地方都市であるロサンゼルスが、ロンドンやパリのような解決されない殺人事件が起きる場所になったということを意味しています。長篇シリーズの五作目となる『かわいい女』（1949 年）で、語り手である「マーロウ」はロサンゼルスについて、次のように語っています。

フェアファックスまで来たとき、左へ曲る通行人がいて、私は信号が青なのに車を停めた。うしろで警笛がやかましく鳴った。私が再び車をスタートさせると、すぐ後ろにいた車が横へ出てきて、シャツ姿の肥った男がどなった。

「眠ってやがるのか！」

彼は私がブレーキをかけなければならないほど車をいきなりまげて、走り去った。

「僕はこの街が好きだった」と、私はいった。考えつめるより何かいっていたかったのだ。「昔はよかった。ウィルシャー・ブールヴァードには街路樹があった。ビヴァリイ・ヒルズは田舎町だった。ウェストウッドははげ山で、

千百ドルの地所も買手がなかった。ハリウッドは街道にひとかたまりの小さな家があるだけだった。ロサンゼルスは汚ない家が不規則に建っている、陽当たりのいいだだっ広い町にすぎなかったが、人気がよく、平和だった。みんながいま自慢しているのと同じ気候だった。人々はポーチで寝たものだった。インテリをもって任じていた連中はアメリカのアテネといっていた。アテネではなかったが、ネオンが輝く貧民窟ではなかった」

ここには近代化が進んだロサンゼルスが人工的な都市空間となってしまったことに対する喪失感がありますが、おそらくその喪失感の背後には古きよきアメリカという理想が存在しています。しかしその理想は見失われ、解決されない殺人事件が起きるような都市空間となったために、そこで「マーロウ」は孤独に耐えながら事件を解決しているわけです。こうしたアメリカ式の探偵小説のスタイルは、高度経済成長を経験してバブル経済に向かっていく1980 年代の東京を舞台にしている、村上春樹の代表作『ねじまき鳥クロニクル』（1994〜5 年）で非常にうまく生かされていると思います。

なぜならそこは近代化が進んで個人が匿名となり、消費生活の記録によって個人の痕跡を手探りできるような場所になっています。語り手の「僕」が、妻に頼まれて行方不明になった猫を探している、冒頭近くの場面を引いてみます。

娘はマッチを地面に捨て、唇をすぼめて煙を吹きだし、思いだしたように僕の顔を見あげた。レンズの色が濃くて、おまけに光をはねかえすつくりになっていたので、その奥にある目を見とおすことはできなかった。「近所の人？」と娘が訊いた。

「そう」と答えて、自分の家のある方向を指そうとしたが、それが正確にどちらの方向に位置しているのかわからなくなっていた。奇妙な角度に折れまがった曲り角をいくつも通り抜けてきたせいだ。それで僕は適当な方角を指してごまかした。

「猫をさがしてるんだ」と汗ばんだ手のひらをズボンでこすりながら言い訳するみたいに言った。「一週間ばかり前から家に戻ってこないんだけど、こ

のへんでみかけた人がいるんだよ」

「どんな猫？」

「大柄な雄猫だよ。茶色の縞で、尻尾の先が少し曲がって折れてる」

「名前は？」

「ノボル」と僕は答えた。「ワタヤ・ノボル」

「猫にしちゃずいぶん立派な名前ね」

「女房の兄貴の名前なんだ。感じが似てるんで冗談でつけたんだよ」

この人工的な空間となった東京を舞台に、語り手の「僕」は失踪した妻の行方を追うという探偵小説のスタイルを借りて、1945 年の敗戦に終わった戦後日本のあり方を問い直す物語に巻き込まれていきます。また探偵めいた行動を取る「僕」が、ヨーロッパの大都市を舞台にポーが生んだ「オーギュスト・デュパン」やコナン・ドイルが造形した「シャーロック・ホームズ」ではなく、アメリカの地方都市で生まれた「マーロウ」に近いということは、戦争放棄を掲げた「戦後日本」的な理想を胸に秘め、その理想を忘れつつあるように見える現代日本に違和感を感じる孤独な人物だという造形に、よく表われていると思います。

こうして探偵小説というテクノロジーは、アメリカの探偵小説を経由して探偵小説ではない文学作品に生かされる、という屈折したかたちで東京という都市に結びつけられたと言えそうです。

記号性

最後に記号性です。さしあたりこれは、消費生活が高度化して高度資本主義段階に入った都市空間に現われるものと言えますが、文学的なテクノロジーとしては、現実にあるものと結びついたリアリズムとは逆の性質をもちます。したがってリアリズム的な伝統のある都市空間では現われにくく、そうではない都市空間で現われやすいという傾向があるように思います。つまりヨーロッパの都市ではなく、アメリカや日本の都市の方がそのテクノロジーを生かしやすいということになります。

これは研究的に比較したわけではないので、確定的なこととは言えないのですが、高度資本主義段階にある社会で消費される記号的なブランド商品の名前を文学作品の表現として生かしたのは、東京を舞台にした日本語による文学作品がもっとも早いのではないでしょうか。それは東京という都市がリアリズムというテクノロジーとの結びつきが弱く、一方で現実に存在しないものを示す幻想性と親和性があることも影響しているかもしれませんが、田中康夫の『なんとなく、クリスタル』（1983 年）では 1980 年前後の東京に住んでモデルをしている女子大学生の生活が描かれ、その記述にはブランド商品の名前をはじめとする膨大な固有名詞が流し込まれていました。主人公や語り手の趣味や嗜好を示すという意味を超えて、実体のない記号的な言葉が文学的な表現としてもちいられたのは、日本語ではこれが初めてでしょう。そしてそれがもっと徹底されて突き詰められた記号性の文学的な表現は、アメリカのニューヨークを舞台にしたブレット・イーストン・エリスの『アメリカン・サイコ』（1991 年）に見つけられます。

語り手の「私」は、1980 年代後半のウォール街で働くエリート・ビジネスマンですが、その生活は一流の服飾品から流行のレストランでの食事まで、あらゆる記号的な商品で満たされています。冒頭近くから「私」の生活ぶりがわかる一節を見てみます。

> プライスと私がハノーヴァー通りを行く。黄昏の最も暗い時刻。レーダーで誘導されるように、黙ってハリーズへの道をたどる。Ｐ＆Ｐ（ピアスピアス）を出てから、ティモシーは口をきかない。ストーン通りから引っ込んで、ごみ収集箱（ダンプスター）の下側に、汚らしい浮浪者がうずくまっているけれども、そのことすら何とも言わない。もっとも、通りがかりの女には、たちの悪い口笛を吹きつけたりする――でかい胸、ブロンド、すごい尻、ハイヒール、というのがウォーター通りのほうへ行った。プライスは神経が立っているらしいが、私はわけを知りたいとも思わない。彼はカナーリ・ミラノのリネンスーツとアイク・ベハールのコットンシャツを着て、ビル・ブラスのネクタイをつけ、ブルックス・ブラザーズで買った、爪先に飾りのある、紐で結ぶ革靴をはいている。私は軽いリネンスーツに、プリーツをつけたズボン、コットンシャツ、斑点のあ

る絹ネクタイ。どれもヴァレンチノ・クチュールのもの。そして、アレン・エドモンズの穴あき爪先飾りつき革靴。ハリーズの店内へ足を入れたとたん、目立ったテーブルに陣取っているデイヴィッド・ヴァン・パッテンとクレイグ・マクダーモットが見つかる。ヴァン・パッテンが着ているのは、ウールとシルクを使ったダブルのスポーツコートに、やはりウールとシルクの、前開きをボタンで留める、逆プリーツがついたマリオ・ヴァレンチノのズボン。ギットマン・ブラザーズのコットンシャツ。ビル・ブラスの水玉の絹ネクタイ、ブルックス・ブラザーズの革靴。マクダーモットのほうは、織り合わせリネンのスーツに、プリーツつきズボン。コットンとリネンを素材にしたバジーレのボタンダウン・シャツ。ジョゼフ・アブードの絹ネクタイ。スーザン・ベニス・ウォレン・エドワーズのオストリッチ革ローファー。

これはつまり、リアリティのあるものと結びついていない生活を送っているということですが、この「私」はこうした記号的な生活の延長線上で殺人を犯し、快楽殺人鬼となっていきます。おそらく人を殺すことは、この狂った世界でものと結びついたリアリティをたしかめられる唯一の方法だからですが、怖ろしいのはそうして快楽殺人鬼となっても、記号に満ちたビジネスマンとしての生活がほとんど変わらないように見えることです。そこでは人の生き死にさえ、記号になっているかのように感じられます。

こうした都市空間を舞台にして記号性を強調した文学作品は、日本では文学的潮流をかたちづくるほどの数があります。村上龍の作品なら『ラブ＆ポップ』(1996 年) がそうですし、吉田修一の作品にも『ランドマーク』(2004 年) がありますが、消費生活にまつわる記号的な言葉は 1990 年代から 2000 年代にかけて、東京を舞台にした文学作品ではものと結びついたリアリズムとは別の、第二のリアリズム的な言葉になっていったと言えるかもしれません。少なくとも、個人の痕跡が消えて消費生活が当たり前になったバブル期以降の東京という都市での生活を描くときには、伝統的なリアリズムよりそうした記号的な言葉の方にリアリティがあります。

最後に東京という都市を舞台にした若い世代の新しい文学作品から、そのことを確認しておきたいと思います。朝吹真理子の『TIMELESS』(2018 年) と

いう作品の一節です。

アミは化粧品メーカーで香料の研究をしている。平常は研究のさまたげになるからと香水をつけない彼の首もとから今日はペンハリガンのジュニパースリングが香る。ときどき彼が好んでつける、ドライジンの香水だった。アンゼリカやセイヨウネズの香気が白いシャツにあっていた。

六本木にも百舌鳥（もず）がいるんだね。百舌鳥のはやにえが、ホテルの車寄せのそばの枝にささってた。青蛙が六本木にいることの方が驚きだと私は思う。百舌鳥がどんな鳥なのか私にはわからない。雀に似てるやつだよ、と言われたところで、像がまるで結ばない。毛利庭園もあるしね、と私は曖昧に応え、二次会の受付に座る。うみは陸の生きものに関心がない、とアミが言う。

私は、アミが自分の夫であるという事実に、いつもたじろぐ。アミと私は来年結婚式をあげることになっている。式の日取りも決まっている。籍はすでに入れているから、実質夫婦になっている。それでも私たちはまだべつべつの家で生活している。暮らす場所は、アミが探している。

アミは高校の同級生だった。クラスが違うから在校時はたがいに会話をしたことがない。アミと私のあいだに、恋愛感情はない。恋愛感情がないことを確認しあって、私たちは夫婦という関係をとりなした。好きなひとと子供をつくるのはこわいというアミに、それならば私と交配しようか、と誘った。アミは肯（うべな）った。アミのことで、私が知っていることはわずかだった。氏名、生年月日、出身大学、勤め先、好きな香水は、ペンハリガンのジュニパースリング、好物は粥、とうふ、アンディーヴ。

なにもわからないまま半年が経った。まだ、くちびるをかさねたことがない。交配する約束だけしている。

語り手の「私」は若い女性で、ここで同級生の「アミ」と恋愛感情がないまま結婚する顛末について語っていますが、その「アミ」がつけている香水の「ペンハリガンのジュニパースリング」という記号的な言葉が、目を惹きます。しかしそれは『なんとなく、クリスタル』や『アメリカン・サイコ』の主人公のように、記号的な商品で満たされた生活を送っていることを強調する表現で

はなく、そうした言葉が自然なものになっているという出し方になっています。実はこの作品はリアリズム的であると同時に幻想的であり、探偵小説的ではありませんが記号的な記述を含んで展開されています。おそらくそれは、作者が無意識に東京を舞台にした文学作品で力を発揮する、テクノロジーとしての文学言語を可能なかぎり駆使しようとしているからですが、また新しい東京と文学言語との関係は、こうした作品からはじまるのだと思います。

引用文献

朝吹真理子『TIMELESS』新潮社、2018 年
内田百閒『東京日記』岩波文庫、1992 年
小林信彦『日本橋バビロン』文春文庫、2007 年
笙野頼子「タイムスリップ・コンビナート」(『タイムスリップ・コンビナート』所収）文春文庫、1998 年
村上春樹『ねじまき鳥クロニクル』第 1 部～第 3 部、新潮文庫、1997 年
森鷗外「普請中」(『森鷗外全集』2 所収）ちくま文庫、1995 年
ブレット・イーストン・エリス『アメリカン・サイコ』上・下、小川高義訳、角川文庫、1995 年
ギュスターヴ・フローベール『感情教育』(清水徹訳『新潮世界文学 9 フローベール』所収）新潮社、1972 年
レイモンド・チャンドラー『かわいい女』清水俊二訳、創元推理文庫、1959 年

執筆者一覧（執筆順）

山本真鳥	江戸東京研究センター兼担研究員 法政大学教授（文化人類学）
陣内秀信	江戸東京研究センター特任研究員 法政大学特任教授（建築史）
岩佐明彦	江戸東京研究センター兼担研究員 法政大学教授（都市計画・建築計画）
鈴木勇一郎	立教大学立教学院史資料センター 教育研究コーディネーター（日本近代史）
北山恒	江戸東京研究センター研究プロジェクト・リーダー 法政大学教授（建築）
高村雅彦	江戸東京研究センター研究プロジェクト・リーダー 法政大学教授（建築史）
岩井桃子	横浜国立大学非常勤教員（パブリックアート）
白石さや	江戸東京研究センター客員研究員 東京大学名誉教授/岡崎女子大学（文化人類学）
石井千春	法政大学教授（ロボット工学）
田中和生	法政大学教授（文学評論）

* 所属および役職名はワークショップ開催当時のもの

執筆者一覧（執筆順）

山本真鳥	江戸東京研究センター兼担研究員 法政大学教授（文化人類学）
陣内秀信	江戸東京研究センター特任研究員 法政大学特任教授（建築史）
岩佐明彦	江戸東京研究センター兼担研究員 法政大学教授（都市計画・建築計画）
鈴木勇一郎	立教大学立教学院史資料センター 教育研究コーディネーター（日本近代史）
北山恒	江戸東京研究センター研究プロジェクト・リーダー 法政大学教授（建築）
高村雅彦	江戸東京研究センター研究プロジェクト・リーダー 法政大学教授（建築史）
岩井桃子	横浜国立大学非常勤教員（パブリックアート）
白石さや	江戸東京研究センター客員研究員 東京大学名誉教授/岡崎女子大学（文化人類学）
石井千春	法政大学教授（ロボット工学）
田中和生	法政大学教授（文学評論）

* 所属および役職名はワークショップ開催当時のもの

EToS

法政大学江戸東京研究センター
山本真鳥編

EToS報告書　テクノロジーと東京　Technology and Tokyo

2020年3月12日発行

編集・発行：　法政大学江戸東京研究センター
〒102-8160　東京都千代田区富士見2-17-1
TEL：03-3264-9682　FAX：03-3264-9884　Mail：edotokyo-jimu@ml.hosei.ac.jp
URL：https://edotokyo.hosei.ac.jp/

印刷・製本：　株式会社デジブリ