

論文の内容の要旨

論文題目

RAILWAY URBANISM

THE PRODUCTION OF PUBLIC SPACE IN TWENTIETH CENTURY
TOKYO

(都市としての鉄道：20世紀東京の鉄道から生み出された公共空間)

JULIAN WORRALL

東京ほどに都市生活において鉄道が重要な役割を担っている都市は世界に類例がない。1920年代以降、戦後の高度成長期を経て、都市鉄道と地下鉄のネットワークによって住宅密集地は都市の中心部から郊外へと移動する一方、中心部の鉄道網の結節点の周辺には商業機能のいっそうの集積が見られた。東京に代表される戦後の日本の巨大都市とは、「railway urbanism」の典型例といっても過言でないだろう。

本研究ではこの「railway urbanism」論を、「公共空間」の概念を援用しつつ展開する。この概念は建築学・都市計画学・社会学・社会理論・政治哲学など多様な分野から言及される都市空間論において近年ますます重要となってきている。「都市」や「自由」といった概念を構築するうえで、「公共空間」の意味・重要性・用法はこうした言説において広く議論がなされてきた。本論文では、都市鉄道のインフラストラクチャーを主として考察の対象とし、そこでこうした「公共空間」の概念の多様な側面を分析的かつ批判的に取り上げることとしたい。

序論(第1章)と結論(第8章)の間の本論は6つの章から構成される。最初の第2章では、まず西洋における公共空間や都市に関する重要な理論家を取り上げ、彼らの理論を分析するところから始める。そこでは「公共」、「公共圏」、「公共空間」の概念の発展を、ゲオルク・ジンメル、ハンナ・アレント、ユルゲン・ハーバマス、リチャード・セネットらの仕事を通じて概観する。この議論はついで建築家や都市計画家の言説に用いられる「都市公共空間」の概念規定へとつながっていく。アンリ・ルフェーヴルの『空間の生産』における概念も参照する。

この概念的議論につづいて、都市の鉄道輸送システムによって現代の東京に生み出された一群の公共空間について分析を行う。これは時間軸に沿ってというよりは、空間の類型に応じて構成される。これら4つの章ではそれぞれ異なる空間に焦点を当てる。はじめにネットワークのレベルについて(第3章)、つづ

いて駅舎について(第4章)、そしてそれに隣接する駅前広場について(第5章)、最後に電車の車両という空間について(第6章)見ていく。

第3章は、都市全体の規模からマクロレベルで鉄道システムを検証する。今日の東京における鉄道輸送の主要要素を描写し、規模の定量化を図り、発展史を図表化し、鉄道システムがいかにして江戸の町を覆ったかを明らかにする。また、JRと私鉄及び地下鉄を区別し、鉄道システムにおける公的機関と私企業の相違が、都市空間の形成及びそれが創生する公共空間の特性に及ぼす影響について検証する。

第4章では、鉄道システム上の主要ターミナル駅を取り上げる。ここでは、明治時代に、国家と市民の象徴として存在した駅舎が、戦後、単なる社会基盤(インフラ)である鉄道の受け皿へと変化を遂げたことが見て取られる。1928年から1936年の期間は、これらの両極の変換が垣間見られた時期であり、建築モダニズムの急進的な思想の形成と、JNRや通信所のような公的機関の社会的に革新的な政策の強力な調和がはかられた時代である。この結果、この時代の駅舎には、機能的かつ象徴的な設計が施された。消費と交通空間を結合した戦後の駅の発展は、私鉄の開発理論による産物であり、1960年代に開発された新宿駅の複合施設がその好例といえよう。ここでは、ターミナル駅を大規模商業施設を含む迷路のような都市公共空間の物理的な具現化の発展と見ることができる。

第5章は、駅周辺の開かれた空間「駅前広場」の発達、利用そして意義について検討する。これら駅前広場の前身は、歴史的には近代以前の江戸期の公共の場であった広場であるが、東京駅前広場という重要な例外を除いては、(広場は)象徴的な都市のデザイン的特性を提示していない。都市計画論における広場の主要な役割は、交通の要所であった。それにもかかわらず、その頻繁な使用を通じて、これらの都市公共空間は、現代東京において「市民の」場としての重要な役割を担うようになった。この章では、通常小さな銅像や彫刻などにみられる地元のモニュメントの建立による、市民の理想の象徴の構築の分析を通じ、「市民の」場としての広場に注目する。市民は大概の場合、地元事業主が関わる「ミドル・ダウン」で構成され、かなり保守的な審美眼をもって抽象化される。この分析は、これらの空間で強調される「市民」という概念は、特定の場所と保守性であり、ごく限られた公を指しているに過ぎないと結論する。しかし、私はその実際の、偶発的、平凡な特性は、グローバリゼーションによって推進される都市公共空間の例にみられる「洗練された」調和のとれた空間に対抗する潜在的可能性があると考えられる。

第6章は、鉄道及び地下鉄の車両そのものに焦点を当てる。都市公共空間の議論におけるこの空間の重要性は、公共空間という概念の2大解釈を並列することから起こる。1つは、メディアを通じて作られるコミュニケーションの眼に見えない公共空間(Habermas)であり、もう1つは、社会的相違や見知らぬ他人に出会う物理的な空間(Arendt, Sennett)である。まずは、夏目漱石と田山花袋の作品にみられるこの空間の文

学的描写から分析を始める。その空間は、都市の「現実」の恐ろしい空間(漱石)もしくは、エロティックな想像を開放する場(花袋)として、*都市公共空間の比喻*である、他人と群集というものに対する 2 つの共通する反応にそれぞれ象徴される。*間接的な公共空間の場*としての車両は、1920 年代の郊外通勤鉄道網の拡大の読書量への影響を示す資料に現れる。公的な行儀規範が車両内に乗り込んできた背景は、地下鉄の「マナー・ポスター」で検証される。そして、“公共の中のプライバシー”としての車両の公共空間の特徴化もってこの章の結論とする。

最後に、第 7 章は、既存の参考文献や資料を調査し、総合的に取り上げ、公的空間の「創生」を議論し、東京における鉄道基盤によって生まれた「鉄道の都市化」を描写することを試みる。この議論は、グローバリゼーションによる消費主義、高級主義、都市空間の均一化による公共領域の植民地化を描写する現代の都市化の理念は念頭におきつつも分岐する。これは、この社会基盤によって産み出された公的領域は、どちらかという、「無表情」「非公式」「複雑な」といった性質が産み出す空間の、標準化と偶発性との弁証法を取り入れたほうがよりよく理解されることを示唆している。これらの空間の創生は、標準化への抵抗力の台頭とも見られるだけでなく、予測できない複雑さをはらんだ公と私の伝統的な理解を湾曲している。

この研究は、東京における「都市としての鉄道」という空間の創生の歴史を都市史という形でまとめることを目指している。建築史、(都市)計画史、都市人類学、社会学、社会歴史学といった異なる専門分野の資料をもとにした歴史研究である。究極の目的は、その「現代性」が永遠に問われる国、日本における、都市化における空間の創生と現代生活の経験との関係である。