

横浜文化論への三つのアプローチ



川添 登

<建築評論家>

I ————— はじめに

ある日、四つになったばかりの子供に、どこかへつれて行ってやろう、どこがいいかときいた。子供が幼稚園に入園する前のことである。こちらの予想では動物園か遊園地、地名がでるにしても一度連れていったことのある江の島ぐらいがせいぜいだと考えていた。ところが、横浜だという。横浜へは子供づれでいったこともなければ、話題にしたこともない。もしかしたら大船のドリームランドのことを友達か誰れかにきいて、横浜と知っているのかと思ってたずねると、横浜の波止場だという。二才の次男までが、兄の後について、ろくにまわらぬ口で、ぼくも横浜の波止場へいきたい、などというのである。私は、ますますびっくりして、さらにといつめていくと、お船がみたい、異人さんの乗っていった船が見たいというに及んで、やっと理由を諒解することができた。

子供たちは、童謡絵本を何冊かもっていて、それには新しい童謡をのせたものもあるが、私たちが幼い頃唄っていたような古い童謡ばかりを集めたものもある。家内は、子供を眠かせるときなど、それをつぎつぎに唄ってきかせているが、子供はすっかりそれをおぼえてしまって、字も読めないのに絵本を見ながら一人で唄ったりしている。その中に、例の「赤い靴はいていた女の子」という、いとも古めかしい童謡が入っているのである。子供も、家内も、とりわけよく唄う童謡とはいえないが、なにか強く印象づけられるものがあるのであろう。

よしよし横浜へ連れて行ってやろうと約束したが、三、四カ月たったいま、まだその義理をはたしていない。子供たちも、いまでは波止場はどうでも良いらしく、別のところをせがみだしたので、親の方もなんとなく忘れかかっていたのだが、横浜市から「横浜文化論」というテーマをあたえられて、思い出した。そして、考えれば考えるほど、私の横浜に対するイメージが、四才の幼児のそれから大して進歩していないことに気付かされたのである。これでは、子供に約束をはたせなかった以上に、義理をはたせそうもない。横浜市にこだわらなくてもよろしいというお許しに甘えて、普段私の考えているごく一般的な視点から「横浜文化論」へのアプローチに対しての三つの提案をのべて、責任の一端をはたしたい。

横浜文化は、国際的、国民的、市民的という三つの異ったレベルの複合の上に、その未来像をえがかねばならないであろう。横浜市長のいわれる「国際文化管理都市」といわれるのは、おそらくそれを意味していると思われるが、正直のところ、私にはこれがよく理解できない。

それはともかくとして国際的、国民的、市民的という三つのモメントのうち、国際的と市民的とはかつて横浜において一致しており、それが横浜文化そのものであった。

都市とは、もともとコスモポリタニックなものであったし、もともと商業的なものであり市民とは元来、商業的資本家のことであった。だから、都市文化の典型は、どこの国でも港町に見られるのであって、都市の伝統をもたないといわれる日本で、堺、長崎、新潟等々といった港町では、市民的伝統がつくられていた。同様に、明治に開港された横浜や神戸は、もっとも都市らしい近代都市であったに違いない。しかも、それは、古い自然発生的な都市ではなくて、新しい港湾都市として、意図的に建設された近代都市だったのである。

新しい港湾は、深い港を必要とした。陸に切り立った山のある場所は、海の方でも切りたっている。だから横浜や神戸は、河口につくられた新潟などとは違って、波止場を見下す丘があったのである。そこは高級住宅地となり、一方、低い場所には港湾労働者のスラムが発生し、中央には貿易商館が軒をきそって建ちならぶ。まことに港湾都市・横浜は、内容においても、景観においても、もっとも都市らしい都市だったのである。

問題は、国民的なモメントが入り混んできたときである。

国民が登場するのは、近代国家の誕生の時だといわれる。とすれば、それは明治維新によって形成されたことになる。しかし、国民が国民としての本当の姿を現わすのは、なんといっても普通選挙の実施によってであると、私は考える。そして、このとき、勤労大衆は始めて市民に組み入れられたのである。

日本の場合、普選は大正末年に公布され、それはいうまでもなく大正デモクラシー運動の成果によってであり、それを文化的にささえたのが、いわゆる大正文化であった。野口雨情作詞、本居長世作曲によるくだんの「あかいくつ」という童謡も、大正文化の一環として起った「赤い鳥」運動が生み出した一つであることに間違いはない。「赤い鳥」運動とよばれる児童文化運動が起ったこと自体、新しく形成された小市民階層が大正文化の担い手であったことを示すものであろう。

あえて「あかいくつ」の童謡にこだわれば、波止場を見下ろす岡の上から、異人さんにつれていかれた女の子を思い出す唄を、とくに植民地的な文化と考える必要もないようにも思える。なぜなら、遠い国へのあこがれをこめながら、去っていった人を思い出す哀感というものは、洋の東西を問わず、どこの港町にももっている生態なのだから。しかし、その女の子が、他ならぬ赤い靴をはいていなければならなかったというのは、異人さんが、中

国人やヴェトナム人でなくて、欧米人でなければならなかったであろうし、だからこそ、欧米文化の窓口としての横浜の波止場でなければならなかったであろう。しかも、異人さんという言葉は、当時としても、いささか古めかしい、つまり明治の異人館を思わせる言葉ではなかったかと思う。したがって、去りゆく人に対する哀感は、同時に、去りゆく時代へ対するノスタルジーだったともいえそうである。だが、その童謡が全国民に唄われ、現在でもなお子供たちに歌われているということ、これはこの歌の良し悪しにかかわらず問題にされなければならないことであろう。

大正文化は、小市民的な文化であるとともに国民文化であった。「赤い鳥」は、徹頭徹尾都会的なものであったにもかかわらず、当時かかれた未明や賢治の童話は、北陸や東北の自然を美しく幻想的に画いて、いまも人びとから愛読されており、童謡詩人や童謡作曲家は、全国津々浦々を歩いて、いわゆる新作民謡をつくってまわっていた。また、柳田民俗学、柳宗悦の民芸運動などが起ったのもこの時期である。すなわち大正文化は、地方文化と都市文化との交錯の中で生まれた。これは、まったく当然である。なぜなら、その文化の担い手であった人びとは、地方から都市に流入してきた形成された新しい階層だったからである。

ヨーロッパにおいて、市民社会が崩壊し始めるのは、いわゆる大戦間時代であって、それは関東大震災から昭和初年にかけての大正文化期になるのである。しかも日本においてはこの時期に市民社会の萌芽があらわれた、といわれている。これは矛盾でもなんでもない。日本における新しい都市生活のイメージを、小市民知識階級が、欧米の市民社会を模範にしてつくろうとしていたからである。

しかし彼らは、ヨーロッパのよき時代がすでに去りゆくものであることを知っていたし、少なくとも日本人自身の手によって新しい文化をつくらねばならぬことを自覚していた。そして日本文化のある面も、ヨーロッパが去るとともに、去っていったことも気付いていた。赤い靴をはいた女の子は、異人さんとともに、いなくなってしまうていたのである。だから、日本の知識階級が模範にしようとしたのは、欧米の市民社会そのものではない。市民社会崩壊期のヨーロッパでは、新しく登場した勤労大衆、あるいは産業社会と、伝統的な市民社会とを融合させるべく、文字通り血みどろな斗いがくりひろげられており、社会民主主義もその一つとして生まれたが、そうした努力の中に現われた市民的要素をとり入れようとしていたのである。

大風呂敷といわれた東京市長後藤新平の登場したのもこの時期で、彼は小市民知識階級の代表者ともいべき医師出身であった。そうして、それを支える市民たち自らの手による町づくりも行なわれていたのである。

小市民文化の小市民文化たる由縁は、家庭ないし日常生活から発想されることである。当時、もっとも文学らしい文学と考えられたのは、小市民の日常生活を忠実に描写する私小説であった。この志向が、より建設的な方向へ向うとき、当然、子弟の教育と結びつく。

「赤い鳥」の児童文化運動に、あらゆる芸術家が参加したのもそのためである。そして新

しい教育理念として登場した自由主義教育は、田園都市運動などと結びついて地域運動となったのである。一方、より社会主義的な傾向をもつものは、スラム地区におけるセツルメントの運動となって現われていた。

この時期に、横浜でどんな市民運動が行なわれていたか私は知らない。しかも当時の運動の性格と、おそらく大戦直前まで自由主義的な色彩を強く残していたであろうと思える。横浜の性格と考えあわせて、必ずそれがあつたと考えている。現在の横浜の文化人は、その雰囲気の中で少年時代を過ぎた人びとであるに違いない。そして、飛鳥田市長の市政には、その良き伝統が現われれているように私には思えるのだがどうであろうか。

少なくとも、繁華街を始めとして横浜の市街地が、現在につながるかたちで形成されたのは、明らかに関東震災以後のことである。したがって、横浜文化の伝統は、文明開化の時期よりも、むしろこの時期に焦点を合わせて発掘されなければならないと考える。これが私の横浜文化へのアプローチに対する提案である。

さて、この時期は、同時に横浜から川崎をへて東京へ到る京浜工業地帯が形成される時期であり、それが横浜の文化を支えていたことは疑問の余地はない。しかし新しい産業社会は、その本質において国民的なものであつて都市的なものではない。

市民的伝統を強くもつた英仏が、第2次産業革命におくれをとつたのは、そのためだとはよく指摘されているところであり、新しい産業社会のトップにたつたドイツは、市民的なものを破壊して大戦に突入し、日本もそれにならぬ、国民的な文化と市民的な文化とを綜合させようとした大正文化の試みは挫折し、戦後にもちこされた。

しかも産業社会が都市を崩壊させたことが、はっきりと姿を現わしたのは、戦後それも比較的最近になつてのことであつた。そこで視点を現在に移すことにしよう。

3———現在

現在、都市政策あるいは都市計画に対して、三つのアプローチが知られている。すなわち、エコノミカル・プランニング、ソーシャル・プランニング、フィジカル・プランニングとよばれるものがそれであるが、このうち第三番目のフィジカル・プランニングは、前者二つを実現するためのものと考えられている。しかし、エコノミカル・プランニングはともかくとして、もう一つのソーシャル・プランニングの基礎に、確固としたものが見出され難いのが、現状ではあるまいか。

これまで都市とは、フィジカルな概念ではなくて、ソーシャルな概念といわれてきた。かつての市民生活は、都市からほとんど一歩も出ることなく送ることができた。都市はそれ自身としてのまとまりをもつた一つの社会的有機体であり、社会そのものであつた。だから、都市をソーシャルな概念としたのは正しかった。しかし、現在の都市はどうであろうか。例えば、横浜市民の中には、東京へ出勤し、眠るために帰ってくるという人びとが、

かなり大きなパーセントをしめるようになっていられる。横浜は、もやは東京メトロポリスの一部であり、少なくともそれ自身としてまとまりをもった社会的有機体とはいえなくなっている。社会的な意味でそうだということは、経済的にもいえることであろう。そうとするならば、横浜市民をつなぐ唯一のきずなは、極論するならば、そこを物理的なねぐらにしているということになる。山があるから、そこへ登るんだといった登山家があるが、横浜市が横浜市であるのは、そこに物理的に存在しているからである。

もし以上のことがいえるならば、——私は、つきつめていけば、そう考えるほかはないと思うのだが、そうすると——現在では、エコノミカルな、そしてソーシャルなアプローチから、フィジカル・プランニングをひき出すのではなくて、逆にフィジカル・プランニングから、経済計画や社会計画をひき出していかなければならない段階にきているのだといわねばなるまい。政治や経済の場で、さらには大学でさえも、施設投資を優先させている現状は、これを裏書きするものではなからうか。

例えば、政府は全国縦貫道というのを計画している。このうち、九州縦貫道などというのが投資に見合うだけの経済効果が上がるかどうかは、かなり疑問である。地域格差の是正とか、地域開発といった大義名分があるけれども、実際にどれだけそうなるかは、経済理論の上から明確にされているわけでは決まっていられないように思われる。にもかかわらずそれが実行されようとしているのは、フィジカルな文明のパターンからイメージされているところの文化的価値観からなのではないかと思われる。

にもかかわらず、それを支える文明理論とか文化理論といったものは存在していない。いにかえるならば、なんとなく経験的にそう思いこんでいるに過ぎない。これでは奈良時代に東大寺を建設した態度と大差はない。

そこで私は、エコノミカル・プランニングにおける経済理論にあたる基礎理論が、ソーシャル・プランニング、フィジカル・プランニングのそれぞれに、文明理論、文化理論としてつくられなければならぬと考えている。私は、建築評論家であるから、そのうちの文明理論を提唱しており、文化理論の方はわからない。だから、正直な話、横浜文化論もわからないのであるが、文明理論の方から少しばかり述べておこう。

私は、経済学を一種の代謝理論だと考えている。なぜならば、経済学は、国家なり、都市なり、あるいは会社なりを、一つのまとまりをもった有機体として捉え、その有機体を維持し、成長させていく諸運動を、生産と消費のサイクルによって分析する学問だからである。生命体の構成物質が同時にエネルギー源物質になることが、機械や建物などと異なる面だといわれているけれども、機械や建物などのいわゆる固定資本は、売却したり、担保に入れたりすることによって流動資本に変えることができるのであり、生体のエネルギーを伝達する血液などの体液にあたるものが貨幣などの流動資本であろう。したがって経済理論はエネルギー代謝理論であり、私の主張する文明理論とは、これに対して物質代謝の理論である。その詳細をここに論じるわけにはいかないのです、ごく一端をのべると次のようなものである。

まず、第一にフィジカルつまり物質的とはなにか、ということから述べておこう。一般に、物質的というのと、すぐ打算的とかそういったことを連想して、なにかふくらみに欠けているように考える向きがあるが、これはまったく逆である。例えば、ここに樹木があったとする。これを木材、燃料、あるいは防風、防砂林ないし観光資源と見るのが、物質的な見方というのではない。逆に、樹木という物質的存在をそのものとして、つまりこうした多機能的要素の複合体としてみる見方である。物質的存在は、すべて多機能的なものであって、それを機能に分解して見るのは、むしろ経済論的な見方なのであり、生産過程が進歩すればするほど機能分化は進行してゆき、経済理論は、それをシステムとして再統合するものであるが、文明理論は物質存在のあり方そのものの中に、機能の分化と再複合を見出す立場であって、より機能分化していく方向性をもっている道具的・機械的な装備と、より複合化へ進もうとする空間的・環境的な装備との対立闘争とその相互浸透という図式で説明づけていくことができる。

しかしフィジカル・プランニングにおいて、道具的装備は、環境的装備の中に含ますことによっては、それは捨象される。例えば、道路は、自動車台数によってその巾員や長さなどが決定されるであろうし、機械の革新は工場施設に変化を及ぼすであろうが、そのことによって、環境的装備は道具的装備をその中に含めてしまっているのであって、これはいかなる施設も物質代謝を行なっているという証拠であり、それ故、フィジカル・プランニングの基礎理論にその理論的な解明が必要だといえこそすれ、それで問題が片づくわけのものではない。つまり運動そのものが物質的な装備の中に含まれることによって捨象されてしまっているからである。

そこでフィジカル・プランニングにあたっては、もう一つの見方が必要になってくる。それは、物質代謝とエネルギー代謝という両側面が、フィジカル・プランニングの上に、どのように現象されるかということである。すなわち、エネルギー代謝の側面は、エネルギーおよびコミュニケーション伝達のシステムとして、物質代謝の側面は、地域的、建築的施設として、現象されているということに着目しなければならない。そして前者は経済的な機能社会を、後者は地域社会をつくるのである。都市がソーシャルな概念といえなくなってきたのは、いうまでもなく前者によってであって、現在の産業社会は、都市を大きくはみだしてしまっているのである。

それぞれの機能は、それぞれ異った性格をもち、しかも都市を大きくはみだしている。したがって、それを都市が制御しようとしても無理である。いささか極端ない方をすれば、東名高速道路は、横浜市におかまいなしにひかれるのであって、そこに横浜インターチェンジがつけられているのは、いわばおまけのようなものである。私は、東名道路が京浜間の自動車交通にかなり大きな役割をもつであろうことを否定しているのではなくて、横浜市を超えたもっと広いレベルから考えられているのだといっているのであり、しかも、それぞれはそれぞれの機能にふさわしく建設されなければならないであろう。

もちろん、まったく都市的・市民的なネット・ワークも存在している。しかし例えば、電

気、都市ガス、下水道などは、その機能によって、それがカバーする地域も、敷設される手段も異なるのである。したがって、エネルギー、コミュニケーションのネット・ワークは、それぞれそれにふさわしいかたちで建設されることになる。

ただし道路と共同溝の複合されたものなどのように、それらの機能が総合されることはある。だが、それこそ私のいう地域的・建築的装備なのである。

人間も、機能分化されていく。しかし、具体的存在——つまり物質的存在としての人間は分解することはできない。物質としての人間は、もともと多機能的なものであって、どれか一つということではない。だからこそ、例えば選挙を、経済的、機能的に分けて職場で行なうという訳にはいかない。どうしても、ただ一人の人間が、ただ一つの寝る場所としている住居地域で行なわなければならないのである。それが自分のものであるか、他人のものをかりているのかをとわず、住居をもたない人は、少なくとも法的には存在しない。そうでない人は浮浪罪に問われるからである。しかも、人間は、時間的にも空間的にも限られた存在である。これは人間に限らず、フィジカルな存在のすべてが、そうである。

地域社会は、ここに基礎をおいており、これを失えば現在の体制は、根底から崩壊してしまう。

フィジカル・プランニングとは、それぞれの機能にふさわしくつくられたエネルギー、コミュニケーションのネット・ワークを、それぞれの地域社会にふさわしく、コントロールすることに他ならないのであって、具体的には、地域的・建築的装備によって、多種機能を複合することである。そして、この複合化するための方法が、実は文化理論からひき出されるべきなのであるが、逆にいえば、建設されるべき諸施設すなわちフィジカル・プランニングとエコノミカル・プランニングとの関連において、そこに存在する文化を予想することもできるわけである。

結論的にいえば、こうだ。現在の産業社会は、日本列島を一つの有機体化するほどの規模をもつものであって、都市を大きく超えてしまっている。したがって、そこから現在の横浜文化をひき出すことはできない。そこからひき出せるのは、国民的な文化である。ただし国民的規模の多種機能が、横浜という地において複合されるそのパターンは、横浜の文明をつくるであろう。一方、市民の日常生活中に、多種の機能が存在しており、それを複合させる地域的・建築的諸施設は、地域的な文化をつくり出すであろう。この両者の結び合うところに、横浜の文化が生まれるはずである。そして後者は、先に述べた、小市民的な地域運動の遺産を発掘することから見つけ出すことができるであろうし、後者は、横浜の将来像からつくり出すことができるであろう。しかし、現実の場におけるプランニングには、経済理論にならぶ、まったく客観的、科学的な理論——それは当然横浜市だけに適応可能なものでない一般理論でなければならない——を文明理論、文化理論としてもっていなければならないのである。

このうち文化理論は、ソーシャル・プランニングの基礎理論である。したがって横浜文化論

は、横浜市の具体的なソーシャル・プランニングに結びつくものとして建設されなければならない。これが提案の第二である。

4———未 来

エネルギー、コミュニケーション伝達のネット・ワークの結節点に、フィジカルな装備をつくり上げ、そのつくり上げる作用に都市文化を見出す、としたが、実は都市とはすべてそうであった。宗教都市、政治都市、商業都市すべてそうであり、物質的、経済的な意味で、その典型が商業都市であった。だからこそ、商業は都市のもっとも都市たる性格を生み出したのである。

しかし産業時代になって、商業は都市を維持しうるものではなくなり、管理都市にその席をゆづることになった「国際文化管理都市」なる名称は、そこから出たのであろう。しかし、いささか失礼ないい方かも知れないが、この名称は、耳ざわりのよいことばを、都合よく並べたに過ぎないようにも思える。すなわち、国際・文化・管理都市とは一体全体なになるのか。国際都市、文化都市、管理都市ということの集合なのであろうか。とすれば、横浜よりも東京の方が、さらにその名にふさわしいように私には思える。これらの要素の単なるよせ集めでなく、その一体化されたものとするならば、国際文化とは？ 文化管理とは？ 国際管理とは？ 一体そもそもなんであり、さらにそれをつなげた国際文化管理とはなんであるのだろうか。私には、まったくもってわからない。だが、この名称を大面目にとり上げて考えてみることにしよう。

生産は、日本列島を有機体化し、その中枢管理機能は、東京に集中している。

しかし、巨視的に見た場合に集中した機能が、その内部で再び分散を始めることは当然予想されることであり、その一つが横浜市につくられるであろうか。その期待は決して少なくない。なぜなら国際貿易都市としての伝統をもつ横浜は、現在も、いくつかの国際的な管理機能をもっているからである。

しかし、貿易とは本来、商業的なものであって産業的なものではない。そして現在の横浜は、かつてもっていた国際貿易港としての性格から産業港としての役割を強くもつようになってきている。また、管理中枢機構の中心は、あくまでもマン・ツウ・マン・コミュニケーションを基礎にしているが、海外旅行のほとんどが、飛行機による現在、東京都心から国際的な管理機構をひき抜いていくのは、すでにニューヨーク空港付近が、新しい核を形成しつつあるように、横浜市ではなくて、新しく建設される予定の東京国際空港ではないかと予想される。

とするならば、横浜港は物資の出入をあつかう国際的規模のトラック・ターミナルにすぎなくなるといえないであろうか。それはそれとして結構であり、また、大きな港湾をもつ臨海工業都市としても発展するであろうから、両者を結合した上に将来の横浜市をイメ

一ジすることも良いであろう。しかし、市民文化との強いつながりを見出すものとしては、いささか弱い気がしないでもない。少なくとも、国際文化都市というには、その基盤が欠けているように思われる。これはまったく個人的な感想だが、臨海工業地帯、とくに有害ガスを発生させるおそれのあるペトロケミカルズなどは、遠くへおい出してしまった方が市民のためだと思っている。

15万トンのタンカーが生まれ、さらに30万トン・クラスがつくられようとしているが、こうした巨大なタンカーを港湾の奥深く導き、横づけさせる施設をつくるのが良いのか疑問に思う。そして将来は、おそらく潜水タンカーとなるであろう。その際は相模湾の沖にでも、浮島をつくって、そこに有機化学工場などを建設する方が、ずっと経済的になるであろうと考える。オートメ化された工場に、人はほとんどいないのであるから、それで充分であり、機械に美しい港を占領されることは、どう考えても馬鹿げている。

さらに軽工業は、浅田孝氏が提案し、また捕鯨船や蟹工船がすでに、工場であるように、原料を買い付け、製品化し、それを売りつけることすべてを行なう船で行なうようにすべきである。そして、もし横浜市が、本当に管理都市であろうとするならば、東京が日本全土の産業の管理を行なっているように、海洋上の産業を横浜市がコントロールするにすべきだろう。陸の上は東京にまかせましょう。海の上は横浜市がいたします、という訳だ。

さて問題は、それからである。

産業革命以来、産業は、それぞれの国の国土を一体化し、有機体化する方向に進んできた。そして近い将来に行なわれる産業革命は、地球を一体化する方向へ進むであろう。しかし、それは貿易がますます自由かつさかんになって地球が一つになるというのではない。かつて都市間の商業の発達が発達が産業革命の基礎になったように、貿易がその基礎になることはたしかであろう。だから横浜市は、国際貿易都市としての伝統を大切に、それを発展させるようにしなければならない。しかし、産業が国土を一体化したというのは、国土そのものを開発したように、地球そのものの開発であり、それは後進地域の開発も意味しようが、それよりも海洋の開発であるように思われる。

21世紀の目標は、断じて宇宙開発ではないのであって、それは海洋の開発の次にくる課題である。つまり横浜市は、その中央基地であり、そのセンターにならなければならない。そのために、横浜市は、学問技術の開発ばかりでなく、海に関するありとあらゆる文化を開発しなければならない。古代やルネッサンスに、港湾都市がその文明をもの語ったように新しい文明は、港湾都市の上に再び輝くだろう。まことに夢のような話だが、新しい文明は海洋によってひらかれるというのが、私の確信なのである。

国際文化管理都市というのはよくない、横浜市の未来像は、地球文化管理都市でなければならない。そのイメージのもとに将来の横浜文化は構想される必要がある。これが第三の提案である。