

書 評

佐藤 滋 著：

『城下町の近代都市づくり』

鹿島出版会 1995年 8月

A 5判 224ページ 4,326円

従来の純経済史的な意味での資本主義体制への移行問題から、上部構造をも含めた社会構造の変容、いわゆる「近代」への移行問題へと、学問的関心の重心が移動し始めて久しい。マルクス的問題からウェーバー的なそれへの移行、とでも言うべき状況のもとで、社会科学諸分野のなかには、従来の研究態度を見つめ直すべき岐路に立たされているものが多い。

さて、本書は都市計画の分野からする日本の歴史的都市＝城下町再評価の書である。ここには、重層的に構成された明確な問題意識が存在している。本書自体の目的は「城下町都市を対象に、近代の都市づくりの歴史を比較し、城下町都市の近代が経た道筋の全体像を描くこと」(p.1)にある。しかしながら、筆者らの問題意識の底流には、西洋的なものをまるごと移入するだけの都市計画では、もはや日本の歴史的・地理的条件に即した都市建設は不可能であるとの認識が垣間見られ、併せて都市計画の理念となるべき部分においては積極的に日本の歴史的都市を分析・評価し、その作業の中から目指すべき都市・町づくりのヒントを得ようとする姿が見られる。現状との応答の中から問題設定をなす都市計画分野の面目躍如とでも言うべきか。

本書は2部・11章構成となっており、3つの仮説、すなわち、1.「城下町の構成原理の近代性の仮説」、2.「都市骨格の変容の仮説」、3.「自律と統合の仮説」を理論的・実証的に検討する、という内容になっている。まず、1部では、総論的に近世城下町の構成原理を検討し、続いて近代(本書では、単に明治以降を指す)における城下町の変容が4つの時代区分に基づいて検討される。2部では、1部において提示された近世城下町の各類型に沿って、事例を示しながら近代化の道筋が比較検討され、終章で現代の都市づくりへの展望がなされる。以下、1部を中心にその概要を紹介する。

まず、第1部第1章では「近世城下町＝デザインされた都市」とし、その構成様式を「地理的条件(自然)との応答を基本に、多様な構成で組み立てられ

ている」(p.9)と評価する。また、近世初頭の段階において以上のような構成を可能にした背景として「発達した土木技術、海外との交流などを通して成熟した美的感性」(p.10)を挙げ、その結果として現れた近世城下町の特徴を以下のように整理する。すなわち、近世城下町の都市構成のもつ多様性とそれを生み出した独自のデザイン手法、都市デザインにおける高い優先順位、合理的な計画、を指摘し、そのような特徴をもった城下町の計画性をもって、近世から現代への連続性を強調する。

近世城下町はまず、矩形を基本とした「矩形の城下町」と、そのような構成をとらない「異形の城下町」とに分類される(p.17)。その上で、前者を「直行する街路の方向性を基本に構成されている」とし、その方向性を、「城下町軸」(城下町の構成の主軸となる中心商業地の軸)、「地域軸」(城下町が置かれている地域全体における主要街道の方向)、「大手軸」(大手門と主要街道を結ぶ大手道の方向)、の3つに求める。そして、これらと城郭の位置関係(「城郭と城下町軸との位置関係」と「城下町軸と地域軸との位置関係」との2つに類型化される)が、「城下町の形態を規定し、近代の中心地形成の基礎的条件となった」(p.18)とする。以上を踏まえ、近世城下町は「自然の地形を反映した有機的な構成」(p.29)または「有機的秩序」(p.31)を獲得し、それと共に「都市空間の形成手法としても近代的なものもすでに実践されていた」(p.31)とされ、「近世城下町は『近代の序奏』としての都市計画とデザインの手法が成立した場」と結論される。

次に、第2章では、都市の近代化を、都市計画が近世城下町＝前近代的な都市の物的構成に介入する過程として捉え、介入の機会には、明治前中期(城郭解体による都心改造)、明治後期から大正期(城下町への鉄道の導入)、昭和初期(旧都市計画法に基づく計画と事業)、第二次大戦直後(戦災復興事業)、の4つの時期があったとする。

第2部では、まず「それぞれの城下町都市が明治に引き継いだ城下町の類型を出発点として、近代の城下町都市は近代都市としての骨格の形成を進めてきた」(p.69)として、「街路の組立てなどの都市骨格の変容」(p.73)を中心に都市近代化のシナリオを

提示し、「複数のシナリオが重層的に進行した」(p.75)過程として、それを説明している。そのシナリオは以下の通りである(括弧内はその事例)。^①鉄道による城下町の解体と統合(小田原, 甲府, 長岡), ^②スーパーグリッドへの展開(岡山), ^③鉄道駅と旧城郭を結ぶ都市軸の形成(彦根, 姫路), ^④井桁の骨格を組む(宇都宮, 静岡), ^⑤歴史の軸と近代の軸の交差(松阪, 今治), ^⑥城下町の解体とグリッド化, ^⑦大骨格で迷宮を再構成する(熊本, 盛岡), ^⑧固有の骨格の継承と改善(弘前), ^⑨新旧の都心による二極の形成(松江, 人吉, 鶴岡), ^⑩歴史的な矩形の構成を継承する(萩, 篠山)。これらのシナリオをもとに, 第3章以下では, 山形・徳島・水戸・熊本・高知・高松・静岡・宇都宮・盛岡・弘前・鶴岡・川越・今治・松阪・萩・米沢, の諸都市がそれぞれの具体的な事情に即して検討される。そして, 最後に, 終章で「近代都市づくりを越えて」と題して将来の都市計画に向けた展望がなされる。

さて, 以上のように, 本書の特色は明確な仮説に基づいた簡潔な整理と叙述にある。内容上の特徴として評者が気づいた点を以下指摘する。まず第1に, 3種の軸を設定し, それらを城下町のシンボルたる城郭との関連で検討した点が挙げられる。「城下町軸」など若干定義段階でのあいまいさが残るが, 分析道具としての用法は一貫しており, 本書全体を貫く特徴となっている。第2に, 旧都市計画法に関わる都市計画街路網の決定理由書の分析が挙げられる。この箇所は, 国立公文書館所蔵の都市計画関係文書をもとに, 各都市計画地方委員会の議事録などを補完資料とした叙述から成っている。表2-3(p.45)をはじめとして, 当時の都市計画担当者の目に映じた都市の姿, すなわち当時の都市の大半がその構造の基盤を「城下町」に置いていること, などの貴重な知見が示されている。以上のように, 概念・用語・資料・分析手法などいずれをとっても, 随所で著者の堅実な姿勢がみられ, 本書を学問的刺激に満ちたものとしている。また, それ故に, 簡潔な叙述とも相まって, 本書が論争的な内容をも含んでいることを指摘しておきたい。以下, この点をめぐって評者の読後感を述べたい。

まず, 連続性を強調するあまり, 都市の範囲が「旧城下町域を引き継ぐ都心部」(p.1)に限定され, 著者らが想定する未来に向けた都市づくりの対象とすべき地域としては, 現代の都市を基準としても, あ

まりに狭隘に過ぎている。

次に, 用語の用法などについて。本書のキーワードの一つである「近代」という用語は「明治以降の時期区分を表す言葉」(p.3)として一定の注意を払いながら, 随所でその用語法が守られないかそれをほとんど無視したような用語の使い方がみられる。例えば, ある方向性をもった変化を示す「徹底した『城下町都市の近代化』を進めた」(p.74)という表現や, 時期区分としては前近代に置かれる近世城下町をしてその「近代性」(p.75)を問う, といったものである。また, そこで想定されている「近代」の内容も機能主義的な色彩を帯び, 本来, 歴史研究で検討すべき内容を捨棄している感が拭えない。例えば, 近世=多様・意味の空間, 近代=画一・機能の空間, といった二分法(p.5, 10)は, 後述するように, 単純な懷古主義に陥ってしまうという危険性も孕んでいる。

さらに, 都市の形成主体との関連で, 本書の記述を追うなら(p.203), 近世には「自らの美意識と来るべき平和な社会を思いえがきながら都市を縦横にデザインした」「歴史に残る都市デザイナー」としての藩主(封建領主)がいた。しかし, 近代に入ると官僚と議会との主導で都市づくりが推進されるなか, 「近代社会の鋭い利害の対立の中で, 自由な構想力は奪われてい」き, 状況に流された「受け身な都市づくりの実践の機会しか与えられ」ず, 現代に至っている。こうした認識と, 著者の「私は, 日本の近代都市づくりの歴史を『城下町の構成原理と近代性を踏襲した段階的な改善と自律的な都市づくりの歴史である』と捉えている」(p.5)という表現を重ね合わせるとき, 自律的な都市づくりの主体は誰か, 「『計画性』と『自律性』の相互作用」(p.5)という関係軸がはたして日本に健全な形で設定されていたか, などの疑問が生じざるを得ない。

また, 鋭い利害対立の中で培われるべき合意形成は, はたして自由な構想力の発現を阻む攪乱要因であったのだろうか。筆者が都市計画の現状と21世紀をひかえての展望を鑑みて「まさに現代的な都市づくりのプロセスを, 城下町都市の上に重ねる方法が見えてきた」(p.203), と結論づけるとき, 筆者が言う「市民の共有のものとして」の都市全体像のデザインとは何か。筆者の言う市民参加は, 議論を通じての「共有」ではなく, 所詮, 合意形成プロセスを経ず「見えざる手」の主が「共感」の美名のもとに

提示したデザインに市民が従う、というものではないのか。本来目指すべきは、封建的身分社会から近代市民社会へと移行すべき過程で日本が果たせなかった真の市民参加に基づく都市づくりであり、その歴史的基盤となる城下町からの物的遺産を再評価するという作業であろう。「城下町都市の上に重ねる」と言うとき、官僚や専門家が、近代を旧き良き時代と思い描き、思うがまま自由に都市づくりを行い得た（その意味で身分制社会の）封建領主と自らの姿とを重ね合わせる、という意味をも無意識のうちに胚胎してしまっているのであれば、それは由々しきことであろう。

都市計画など現実との積極的な対話が求められる分野において、計画対象がもつ歴史性が考慮され始めたことは歓迎すべきである。だからこそ、機を移さず、計画決定に至る手続きや計画の当事者の問題をも視野にいたれた包括的な検討が、関連諸分野の研究者を含めて待望されている。翻って、地理学の分野をみると、学問的生産力を問われている現状を否定すべくもないが、歴史地理学や都市地理学に限らず人文地理学全般において越境もしくは他流試合を通じての鍛錬が、現在ほど要請されている時期はない、と言っても過言ではなからう。その意味からも、評者としては、本書を、単に新たな分析視角を提供したと評価し、それを借用するにやぶさかではない、といったようなただ乗りの評価を下すのではなく、積極的に議論の素材となるような評価をしたつもりである。筆者を含め、大方のご批判を承りたい。

（木本浩一）

宇田 正・浅香勝輔・武知京三 編著：

『民鉄経営の歴史と文化—西日本編—』

古今書院 1995年 9月

A 5判 258ページ 2,678円

冒頭から言い訳めくが、弁解をさせていただく。本書の書評を引き受けたものの、実は評者の中で書評の根幹に関わる問題が未解決のままなのである。書評する場合に、その主たる対象読者層がどのあたりに設定されているかという問題と、共著の場合には全体的統一性と個々の執筆者の個性に関する問題には、一定の理解が不可欠のように思われる。しかし、評者は本書に関してそれらの点について、筆を執った現在でも十分な理解ができてはいない。

その第一の原因は、評者の浅学非才に起因することは言うまでもない。それは棚上げするとして、本書では一応細かな注記が略されていることから、啓蒙書を意図されていることはわかるのだが、それにしては特論的内容であり、一般読者が気楽に読めて民鉄経営への理解が深まるといったものともいえない。つぎに本書の各章に一定の共通認識があるのか、否かについては「各民鉄の歴史の個性と全体的な統一が共存することを期している」（iv頁）とあり、どちらにも解釈できる見解をとっている。

さて、本書の姉妹編『民鉄経営の歴史と文化—東日本編—』から3年を経て刊行された本書が対象とする西日本は、「東日本とは対照的に、その中核的大都市交通圏の鉄道輸送を支える柱は、民鉄にほかならない」（p.4）だけに、民鉄経営に関する関心も高く、今から15年余り前の朝日新聞の連載記事「関西の私鉄」も好評を博し、後に単行本にまとめられた。いわば、わが国の民鉄の「本場」である。但し、本書の扱う「西日本」は、京阪神地域より幅広く、中京地区から北九州地区までを含み。その都市部に所在する大手6社（名鉄・阪神・阪急・京阪・南海・近鉄・西鉄）ならびに準大手2社（山陽・神戸）を対象としている。

まず、全体の構成は冒頭に「総説」を配し、以下会社ごとに各説する章が8章並んでいる。「総説」（執筆：宇田 正）では、西日本私鉄の発達過程や現状を手際よくまとめており、そこでは東日本各社との比較、歴史的背景を概観した後に、沿線開発型経営を先発組の阪神・南海と、後発組の阪急を対比させつつ明らかにしている。さらに、そうした対比を踏まえて先発組（阪神）と後発組（阪急）の攻防が、