

郷土室だより

第143号

平成24年6月29日

編集・発行

中央区立 京橋図書館

東京都中央区築地1-1-1

電話 3543-9025

刊行物登録番号 24-037

「varietyゆく都市像」(21)

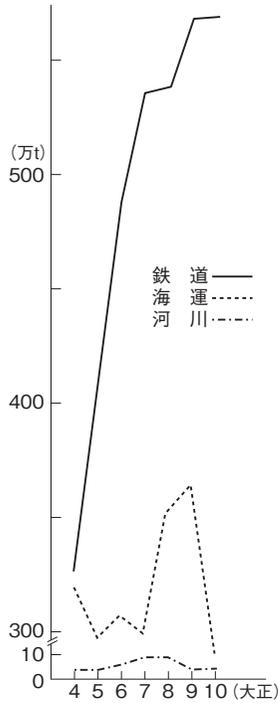
《「里」と「野」と》

◇「野」の場合(続き)

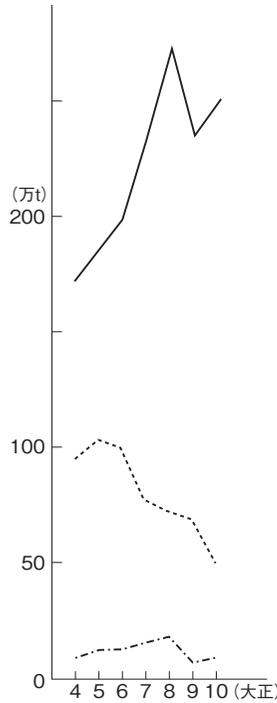
関東平野のこの武蔵野の部分がないかという理由は、その自然的条件が周囲の地域の気候・地質・地形などに対して特別な相違を持っていたのではなく、《人為的原因》によるものと考えられる。いうならば武蔵「野」の表現を代表する歌詞「月影入るべき山の端もなき」は、森林が繰り返して焼畑されたことの結果としての乏水地帯への変化であり、それゆえに人家のない広漠たる状況が、古今和歌集(最初の勅撰和歌集・九二三年頃成立)以来、歌枕の地として広く知られるようになっていたことによる。

この現象のより直接的な原因、つまり《いまの東京都の面積の二倍はあった「武蔵野」はなぜ出来たのか》という問題の解明には次のような原因が想定されてきた。

〔前略〕古墳時代に入ると、都内最大の規模を持つ亀甲山古墳



(2) 東京に入ってくる貨物量の推移



(1) 東京から出てゆく貨物量の推移

水運の最末期—東京の貨物集散状況から

(図は東京市役所庶務課編、大正4~10年度「東京貨物集散調査書」より作成)

(大田区田園調布1丁目、国史跡・未発掘)を中心とする田園調布古墳群は47基が確認されており(中略)前方後円墳・円墳などが古くから知られている。横穴古墳群はその大部分が田園調布からのびる多摩丘陵地帯に(中略)密集する。副葬品も多数出土しており(中略)、曲玉・剣・鏡など古墳中期にさかのぼりうる遺物が多い」(『角川日本

地名大辞典13 東京都』地誌編の大田区より引用)中略した部分は古墳名とその所在地)。このように中略の多い引用(それほど古墳造営の影響を強く受けた地域が多い)で恐縮だが、この大古墳群は大田区にかぎらず多摩川左岸の、これまでの連載で再三話題にしてきた、あの「さらすてづくり」さらさら」の調布市域まで続いていたと言ってもよい状況を示す。

この古墳分布状況に対照的なのが多摩川右岸（南多摩郡の範囲）の遺跡分布状況である。それはナイル川の場合は左岸に「王家の谷」やら「ルクソール遺跡群」などの存在が知られているのと同様に、多摩川の場合も「生者」の生産活動は右岸に限られていた状況を思い出させる。

亀甲山古墳群も例えばナイル川の場合と同じく、多摩川北岸の台地部は現在でも風景絶佳の良地であり、それに続く北部一帯の「野」

（近世以後の北多摩郡の範囲）は、聖なる墓地およびその副葬品製作地だったと思われる。それゆえに森林伐採を手始めに、いち早く「野」化つまり沙漠化が始まった。

対照的に、この大古墳群の対岸の多摩川右岸（南多摩郡の範囲＝多摩の横山）は、副葬品製作などのために、むやみに背後の森林が伐採されなかったことで、定着型の農業が継続できたのであろう。

原生林が「野」化する第一の原因は落雷・自然発火であり、人為的では「山」の場合と同じ焼き畑農業の結果としての「里」の誕生がある。さらにその「里」は

「山」の焼畑よりも頻繁な焼畑が多かった結果として、広漠な「武蔵野」が誕生したのだといえよう。

かつての武蔵野には近世由来とされる「野火止」（野火留）なる地名と人工水路の存在（現存するものもあり、玉川上水路の一部もそのように呼ばれていた）が知られる。「山」に対する低地の「野」＝武蔵野を通る道に結ばれた形に「里」が形成されていった跡である。

◇「野」の「里化」

武蔵野の場合、享保改革（二七八年）以後になると公儀の新田開発政策で開発された場所では、街道に沿って自然河川から取水した用水路を中心に、一戸ごとの均等な間口の地割の大きさに比べて著しく奥行きの大長な短冊形の農地が設定され、中心道路から宅地・前

栽（自家用野菜畑や柿・栗などの樹木と、一家の墓地などのスペース）・主力農作物である麦畑（主食であるムギ）・さらにその奥に山林（燃料と肥料の自給用地）という順に、利用が特定されていた地目の一

式で構成された土地が「里」にな

った（年貢は金納と夫役。

このような「新田」といっても田ではなく畑作地帯造成、いいか

えると「里化」した「野」の有様は、明治17年に始まる「第一軍管

地方迅速図（二万分の一）参謀本部陸軍部測量局」に詳しく広範に

地図化されている。そしてこの特徴的な「地割り」の形は現在の区部と市部の境界を

なすあたりでも、すっかり近郊住宅地化しながらまだかなり残り、

人馬の徒歩交通に限られた時期の街道に面した農村の原形を偲ばせてくれている。

つまり街道から直角に分かれた長大な脇道（たいていは幅員4メートル内外）には500～1000

メートルほどの間に枝道が一本もない「耕作地用地割」が珍しくはないという景観を残している。このよ

うな武蔵野特有な「新田開発用農地パターン」はその後の私有財産制

度に裏打ちされながら、頑強に残存されているのが21世紀の東京都

西郊の市街地の特徴である。…それは乏水地帯の「野」の原景がそのまま

に残されている空間でもある。前に述べた「森林を失った結果と

しての乏水地帯」とは、降雨が地上にとどまる時間が短く、雨は地下深く浸透する間もなく鉄砲水となつ

て地表を流れ去り、草は生えても樹木は成長し難い条件に加えて焼

畑農耕の繰り返し返しの結果が乏水地帯の誕生であり、街道の発達はいっ

たんは「里化」した新田地帯の「野」化、つまり都市化を促した。

「里」と「野」との間をつないだ道に、馬車・牛車にはじまり交通

手段の近代化は鉄道が敷設され、20世紀になると自動車普及し始めたが、その「移動物」の主力は

「東京」が必要とする食料や薪炭や、近代工業が必要とする石材・

水力を始めとする資源ではなく、何といっても労働力輸送が中心だ

ったことが特徴的であった。

この労働力とは都心の企業に働くサラリーマン層だったことはい

うまでもない。いうならば「野」に勤労者の住宅街という《花》が

咲き始めたのである。

しかもそれは「モノ」の輸送はその種類により特有の条件（体積・

重量・形態などの輸送上の制約）に左右されるが、人員輸送の場合は、

乗客を満員電車の車輦に「尻押し」

をして詰め込む要員の存在を不思議とは思わないという《従順な人々の社会》の存在を前提とするというまことに(平和的)な社会の「人々」の通勤手段となった。

◇自動車春秋

前々号で「百一年前」にできた唱歌「春が来た」で、話の口火を切ったのだが、今年にまたがったために、いまや「百二年前」になった唱歌の風景の武蔵野版での《地理的》風景の大略を見たわけだが、前号の特集号のため、この号は夏至を過ぎて七夕近くの初秋に発行されることになった。

自動車が東京人の目を驚かせ始めたのは大正初期、第一次世界大戦が始まった時を一つの契機とした。江戸三百年の大量物資輸送手段の主力であった水上輸送が、東京において決定的に鉄道輸送に首位を奪われた時期は、当時の統計資料によれば大正四年から大正十年までの間だった(表紙のグラフはその状況を図化したものである)。

輸入・輸出ともにその重量総トンと、その手段別の鉄道・海運・

河川交通を比較すると図のような状態にあった。図の7年間の推移は長い歴史の積み重ねから見れば、アツという間の大変化だったといえよう(図は拙著「江戸の川・東京の川」昭和53年NHK出版会刊、現在は井上書院刊より)。

この状況をさらに決定的にしたのは大正十二年(一九二三)の関東大震災とその後の約十年間続いた帝都復興事業Ⅱ東京近代化事業の期間だった。震災直後のバスの臨時的導入が経常的なバス路線の普及となり、また昭和期に入ってから世界的不況の中での東京市内のデパートを中心とした大販売競争の最有力な輸送手段にもなった。

帝都復興事業の根幹はこの連載の始めから再三再四、取り上げてきた「卸売市場法」が震災直前の大正十二年四月の制定・公布だったことも、生鮮食品の流通事情を反映したものであったことは改めていうまでもない。鉄道輸送に加えて自動車輸送が無視することの出来ない実績を挙げ始めていた時期のことである。

東京を壊滅させた大災害Ⅱ関東大震災勃発の半年も前に、「思想統

制」を主目的にはしたが生鮮食品流通の改善とその市場の大改革が政府の責任において着手されていたのだ。

昭和六年(一九三一)に始まった戦争の時代は、この東京の場合には停滞と大空襲の被害だけが残りという無残さで終り、昭和20年9月から占領軍の総司令部の所在地となった。

現在の中央区に隣る、現皇居前広場は占領軍の各種のパレードⅡ閲兵の場所としてほとんど連日利用された。それには一人も歩く兵隊は見えず、全員トラックに乗り指揮官はジープで疾駆する第一騎兵師団はじめ、占領軍の主力であった第八軍の大軍の美しく磨かれた大型自動車の列は人々の目を奪った。

地面を歩く兵隊は軍楽隊だけだが、その大音量は耳を聳し、吹奏楽団は地響きを立てながら軽快さを失わない優美さを持つて都大路を行進した。グレンミラーのサイン

も日本人の「赤いりんごに唇よせて」の「リングの歌」もマーチに編曲して演奏していた軍楽隊もあった。ときどき英連邦軍のバグパイプの行進も目前にした。マーチ化

したブギウギもよく聞いた。

それとは別の感動はジープの性能のすばらしさだった。ジープに手を触れてみてあの戦争になぜ負けたのかということが体感できたと思う。それは日本の軍隊に駆り出された《復員兵》(兵隊帰りの若者達)に共通の思いだったといえよう。

それに加えて敗戦後の急激な自動車の普及は、占領政策の中心だったこともあり「力は正義」を信仰する運転者の急増を招いた。過酷な国内交通戦争は高度成長の停滞と共に「嚴重な交通規制時代」となったが、それから約40年後にはグローバルな競争の最前線で戦い続けている。それが「市場」情勢だと強調されながらにである。

日本の国土面積の50倍あるアメリカ、そのアメリカにおける公共交通機関の普及の貧弱さと、自家用車の保有率との見事なバランス。もう40年ほど昔のことになるがクルマはアメリカという国の基本人権の最も重要な前提条件であることを体験した。勤労者向けの住宅を主とした不動産広告だ

ングⅡL、またはダイニンングⅡD、それにキッチンⅡK、台所などを並べて公団住宅では「3DK」などと表記されるが、かの国ではガレージ数が重要な情報だった。

し、より商業活動の盛んだった中央区内にはそうした施設があったことを私は知らない。

昔話はさておき20世紀末になると東西冷戦の解消と共にグローバル化し始めた自動車市場の活発化は、資本主義社会の一層の繁栄を示す象徴として見られたが、後進の日本が飛躍のチャンスをつかみかけたのも束の間、いみじくも唱歌「春が来た」の花の咲き方のように新興工業諸国ⅡBRICsⅡブリクスに次々に市場が成立し始め、それらはやがて「本家」の市場を圧倒するようになっていった。

崩壊するようになっていった。地球温暖化問題を横目にして有限で多種多様な資源を総合して車を作り続ける競争は、市場の要請にこたえて地球上のすべての《山間僻地》にまでにクルマを走らせることを目標としているのだが、そうした新旧の市場を待ち受けたのは、昨年のEUの金融危機の切迫と同時に日本の地震をはじめ、それに追い討ちを掛けた形のタイの大災害といった想定外の《自然災害》以上に、市場独占を達成した「企業と市場」、例えば日本の電化商品製造各社が軒並みに「あ

る日Ⅱ、突然（12年1月末から）軒並みに巨額の損失計上を発表し始めた。それはまさに《音もなく》崩壊するというパターンを示し始めながらである。

論理的には《強力な独占》をめざすという「市場原理」が支配する市場がたどる姿は、それが頂点を迎えた瞬間にEUとかUSA、BRICsといった区別なく共通的に崩壊するのだといってよい。

なぜなら具体的な「市場」の活動とは、比較が始まり比較を続けることにあるからである。

個人的心情としては、いろいろ調べてゆくうちに時代・地方の別なく「市」の原理とは人類の普遍的な心情Ⅱ比較能力の具体像であって、支配の原理装置ではないという結論になっているのだが、なお近代経済学の中の「市場論」との関係を検証中なのである。

◇首相の市場観

占領下の東京都心の焼け残りビルのはとんどは連合軍に接収された。その周囲の焼け跡に鉄条網用の棘つき針金の柵で区切られた「モータープール」（駐車場）が中央区内にも急増した。

この当然の状況が「理解」できたのは2度に及ぶ約一ヶ月ほどずつのロサンゼルス西郊における短期間のホームステイで痛感させられたことである。

もともと、新車市場の独占は崩壊しても「中古車市場」は存在し続けることだろうが……これが人間社会の《普通の市場》の姿でもあろう。なお付け加えれば「新・中古車」の比較市場でもある。

平成24年1月中旬に『日本経済新聞』に連載された元英首相トニー・ブレア氏の「私の履歴書」を興味深く読み続けた。とくにその最終回で四年前の金融危機当時の「市場」事情に言及している部分の回顧が面白いので、その一部を引用してみよう。

日本の場合にはさすがに《三菱が原》の近代化に伴なって昭和4年に丸の内ガラージビル（麹町区丸の内1-8現千代田区丸の内1-3辺）が建てられて昭和39年まで営業している。もと朝鮮銀行の裏側にあったビルで、その6、7階あたりまで自動車が上がってゆくの

この連載の始まりは、いわゆる邪馬台国をあの「三国志」の魏の官僚が実際に旅行して、その観察を『魏志倭人伝』として報告した文章中に「国国市有り」という語句を使っているのを見つけ、その「市」は、自然発生的なものか、または「国」がその運営に関与していたものかという疑問を私なりに明らかに

予定である。

（鈴木理生）

し、より商業活動の盛んだった中央区内にはそうした施設があったことを私は知らない。

昔話はさておき20世紀末になると東西冷戦の解消と共にグローバル化し始めた自動車市場の活発化は、資本主義社会の一層の繁栄を示す象徴として見られたが、後進の日本が飛躍のチャンスをつかみかけたのも束の間、いみじくも唱歌「春が来た」の花の咲き方のように新興工業諸国ⅡBRICsⅡブリクスに次々に市場が成立し始め、それらはやがて「本家」の市場を圧倒するようになっていった。

もともと、新車市場の独占は崩壊しても「中古車市場」は存在し続けることだろうが……これが人間社会の《普通の市場》の姿でもあろう。なお付け加えれば「新・中古車」の比較市場でもある。

平成24年1月中旬に『日本経済新聞』に連載された元英首相トニー・ブレア氏の「私の履歴書」を興味深く読み続けた。とくにその最終回で四年前の金融危機当時の「市場」事情に言及している部分の回顧が面白いので、その一部を引用してみよう。