

東京文化資源会議●叢書【02】 2025.03

新・

東京

ローカルとしての東京

ジモト

都心北から成熟都市を提案する

論

吉見俊哉
●著

プロフィール

●吉見俊哉（よしみ しゅんや）

社会学者。

1957 年、東京生まれ。

國學院大学観光まちづくり学部教授、

東京大学名誉教授。

上演論的アプローチから都市論、メディア論を展開、

日本のカルチュラル・スタディーズで中心的な役割を果たしてきた。

長く東京大学で教え、大学院情報学環長、大学総合研究センター長、

教育企画室長、副学長などを歴任。

現在、デジタルアーカイブ学会長、東京文化資源会議会長。

主な著書に、

『都市のドラマトゥルギー』（河出文庫）

『博覧会の政治学』（講談社学術文庫）

『万博と戦後日本』（講談社学術文庫）

『ポスト戦後社会』（岩波新書）

『アメリカの越え方』（弘文堂）

『視覚都市の地政学』（岩波書店）

『平成時代』（岩波新書）

『五輪と戦後』（河出書房新社）

『知的創造の条件』（筑摩書房）

『東京裏返し——社会学的街歩きガイド』（集英社新書）

『東京復興ならず』（中公新書）

『空爆論』（岩波書店）

『敗者としての東京』（筑摩書房）

『さらば東大』（集英社新書）

『東京裏返し——都心・再開発編』（集英社新書）等、多数。

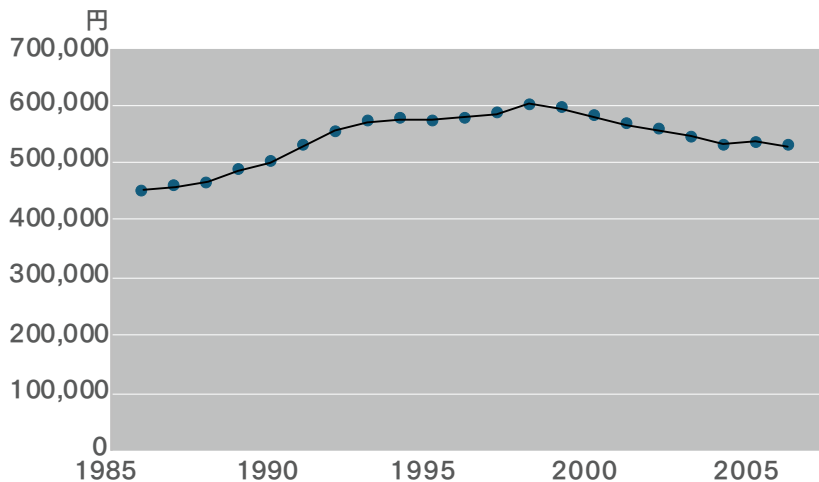
二十一世紀日本の最大リスク・東京

◎「地方」のエネルギーを吸収し続ける東京

一九九〇年代の日本に起きた重大な変化は、「成長の時代」の終わりです。経済面では、九〇年代初頭のバブル崩壊に続き、九〇年代後半に十年前まで経済を牽引してきたはずの証券会社や銀行が経営悪化に追い込まれ、巨大企業が次々に潰れていきました。二〇〇〇年代、今度はかつて花形だったエレクトロニクス産業が不振に陥り、家電から半導体に至るまで次々に韓国や台湾の企業に追い抜かれていったのです。九〇年代初頭まで世界にその威力を見せつけていた日本経済は急速な衰退に向かい、流れは止まらなくなりました。

当然、日本人は、一人ひとりが経済的にも貧しくなっています。戦後復興、高度成長、そしてバブル経済と「右肩上がり」を当たり前のものとしてきた日本人が、一九九〇年代を境に、数十年にわたり長く続く「右肩下がり」の時代に入ったと認めるのはもう少し後のことです【図表01】【図表02】。

この転換がとりわけ重要なのは、人口学的に見て、私たちがこの長期の「右肩下がり」への適応に失敗すれば、やがて社会が破滅する危機すら孕んでいるからです。よく言えば「成長」から「成熟」への、もっととストレートには「右肩上がり」から



【図表 01】勤労者世帯の実収入（平均月収）推移

総務省統計局「家計調査」

※全国・二人以上の世帯のうち勤労者世帯（農林漁家世帯を除く）

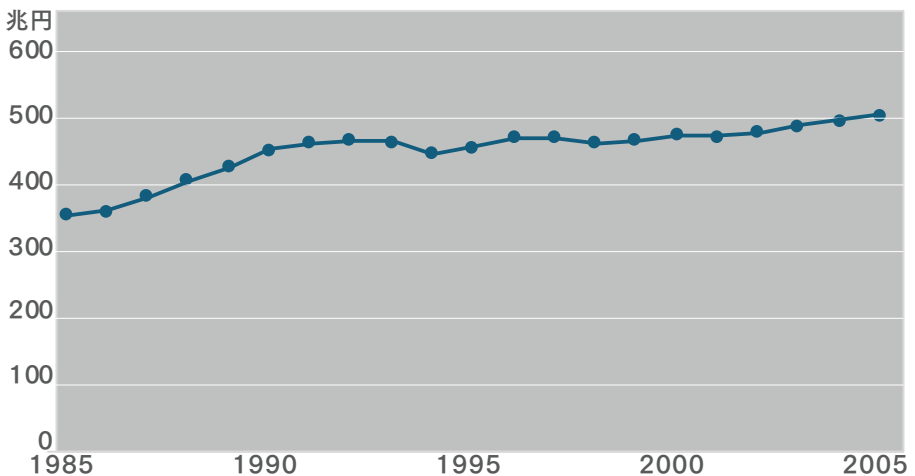
「右肩下がり」へのこの転換は、人口と経済の両面で日本社会が長期的に縮小していく過程が始まったことを示します。

ところがこの過程に、まったく背反する動きを二〇〇〇年代以降も続けた地域があるのです。言うまでもなく東京です。二一世紀初頭の一都三県、つまり東京圏の人口は約三六〇〇万人、日本の総人口の約三割です【図表03】。首都圏にこれほど人口が集中している国は、隣の韓国を別にすればあまりありません。たしかに急成長を遂げる発展途上国は、どうしても首都への人口集中の度合いが大きくなりますが、先進国では状況は異なります。たとえば、ヨーロッパでは中央集権が強いフランスでも、パリへの集中度はずっと低い状態です。

とりわけ、日本全体の人口が減少し続けるなかで東京圏だけが人口増加を続けるということは、それだけ他の地方の人口減少を加速させるわけで、今や多くの地方が「消滅の危機」に陥っています。一言で言うならば、ますます巨大化する東京圏は、他の日本の諸地方の「未来」を奪っているのです。長期的に見るならば、東京という都市は、二一世紀の日本にとって最大のリスクであると言ってもいいでしょう。

●日本社会の縮小に背反する東京

東京がいかなる意味で二一世紀日本の最大のリスクなのか、その理由をいくつか示しましょう。まず、肥大化する東京は、人口維持に向け



【図表 02】実質 GDP、実質経済成長率の推移
内閣府「国民経済計算」

て必死の努力を重ねている地方の村や町から多くの生産年齢人口を奪い続けます。若者たちは、より条件のいい雇用を求めて都会に移り、やがてそれらの地方に残るのは高齢者だけとなります。子どもを産む世代がわずかになりますから、地域の人口再生産能力は失われます。つまり、少なくとも既存の住民を前提にする限り、その地域は必然的に存続不能に陥るのです。

第二に、そうして地方から東京に流入した人口は、低い割合でしか再生産されません。東京は生存競争が厳しく、富のチャンスも窮乏化のリスクも大きい都市です。しかも、ここには一人でも生活していける条件が十分にあり、他方で子育てをするには費用がかかります。仕事をして社会的地位を得たり、お金を儲けたりするにはいいけれども、庶民が子どもを産み、育てていくには決して恵まれた環境ではないのです。結果的に、東京の出生率は低くなります。ちなみに、二〇二三年の全国都道府県の合計特殊出生率の最上位は沖縄県、最下位は東京都です。つまり東京は、巨大な人口ブラックホールなのです【図表04】。

しかも、東京はニューヨークやパリ、ロンドン、あるいはアジアの大都市と異なり、相対的にきわめて秩序だった同質的な都市です。管理が徹底する巨大都市と言っているでしょう。これを日本人は、しばしば「安心・安全」な都市と呼びます。たしかに犯罪が相対的に少なく、欧米の都市以上に安心して過ごせるのはいいのですが、それはこの都市の高度な同質性と表裏をなします。つまり、異質な人々が交渉したり、

全国の人口	128,057
一都三県の人口	35,618

▼一都三県の内訳

東京都	13,159
神奈川県	9,048
埼玉県	7,195
千葉県	6,216

【図表 03】首都圏・全国人口推計

単位：千人（2010 年）
統計局「都道府県別人口」

第 1 位	沖縄	1.60
第 2 位	宮崎、長崎	1.49
第 3 位	鹿児島	1.48

第 45 位	宮城	1.07
第 46 位	北海道	1.06
第 47 位	東京	0.99

【図表 04】

都道府県別の合計特殊出生率 2023 年
厚生労働省「令和 5 年（2023）人口動態統計月報年計」

協働したりする機会が、世界の他の大都市に比べて東京は少ないのです。しかも、この都市の人口も他の道府県と同様にすでにかなり高齢化していますから、ここから世界を変えていくような新しい動きが起こってくる可能性は低いでしょう。

こうして東京は、人口がどんどん減り続ける国土のなかで、その同質性を保ったまま肥大化し続けています。これこそが、地方から人的エネルギーの基盤が失われていくにもかかわらず、東京からは新しい価値転換の動きが起こりにくい理由です。そう考えると、どうやってもこれからしばらくの間、日本の未来は暗いと言わざるを得ません。

その暗さを、過去数十年間にわたって中央政府も東京圏の自治体も、きれいな言葉で言い換えながら正面からは見据えないできました。この詐術の最たるものは二〇二一年の東京オリンピックを「復興五輪」と呼んだことです。東京にオリンピック施設を整備していつそう立派にしていけば、当然ながら東日本大震災によってダメージを受けた東北諸地方はますます若者たちを東京に奪われ、復興することが困難になります。こんなことはわかりきっていたのですが、メディアも多くの東京圏の人々も聞こえのいい言葉を弄んだのでした。

東京二極集中からの転換

二一世紀の日本を破滅に陥らせないためには、こうした負の循環から脱却する必要があります。つまり、構造転換が必要なのです。ここで何よりも必要なのは、東京を「中央」としてではなく、むしろ「地方Ⅱローカル」として捉え直すことです。つまり東京は、札幌や仙台、名古屋、京都や大阪、広島、福岡、熊本、那覇といった列島各地の都市と異なる特権的な世界都市なのではありません。一九九〇年代以降、東京は自らをそのような例外的位置に置くことできらなる巨大化を遂げてきました。そうした巨大化の継続が日本の国土、とりわけ地方に破滅をもたらすであろうことはすでに述べました。

東京一極集中からの転換は、例外的に巨大化する東京ではなく、ローカルとしての東京の充実を構想することで可能になるはずです。東京のスケールダウンやスローダウンを、関東大震災や日米戦争末期のようなカタストロフィックな仕方ではなく、地方の再生、人口のかつ経済的な富裕化と連動させ、都市生活の質をより充実させていくような方法で模索しなければなりません。それはまた、人口ブラックホールとしての東京からの脱却の道につながるでしょうし、「緑」や「憩い」、「くつろぎ」のある東京への道となるでしょう。

大状況的には、近代化が集中化の力学（求心力）が作動する数百年であったのに対し、ポスト近代化は分散化の力学（遠心力）が作動する数百年となるはずです。このポスト近代化は、一九七〇年代の欧米で始まり、九〇年代には日本にも及んだのですが、まだ始まったばかりです。おそらく今後数百年、つまり二二世紀から二四、二五世紀まで続く過程となっていくはずです。

私たちは、この大きな歴史の転換のとは口に立っており、まだ近代化のプロセスにしても終わったわけではありません。少なくともアフリカの国々はこれ

から本格的な近代化や都市化を経験していくに違いありません。

豊かさが全地球化すると並行して、貧しさも全地球化します。世界には多数の豊かな都会と貧しい農村が存続していくでしょうが、たった一つの首都が人口や資本を独占的に集中させる社会は時代遅れになっていくでしょう。ヒト、モノ、情報、文化、そして資本の越境的な交流が重層するグローバリゼーションと東京一極集中は、短期的には一致しても長期的には背反するのです。

ですから、東京だけがグローバリゼーションにおける日本のハブとして機能する時代は、どこかで終わりに向かうはずです。日本列島に点在するいくつもの都市が、その空路や大容量の通信回線でアジアの他の大都市との間にネットワークを形成し、ヨーロッパや北米大陸と同様の都市間ネットワークを東アジアに形成していくでしょう。これは、かつてギリシャの都市計画家ドクシアデイスが構想したエキュメノポリスにやや近いイメージですが、惑星を覆う都市網はあくまでネットワーク的で、特定の首都に機能が集中するツリー構造ではありません。地球環境は有限ですから、経済発展が飽和していくと、むしろノード（結び目）は多核心化、多様化していくほうが社会全体のクリエイティブティは維持されるのです。

ところが日本はこれまで、経済発展が限界に達した後も東京への集中化を加速させ、一人ひとりの人生においても多様性を阻む単線的年齢中心主義のタテ割り社会を維持してきました。その旧態依然たる社会構造が、過去三〇年に及ぶ日本経済衰亡の大きな要因となったのです。

●「ローカル」としての東京

しかし、こうした変化が実際に生じるまでには時間がかかります。一〇年、二〇年ではありません。五〇年、一〇〇年という時間です。それに対し、中景の時間、つまり一〇年、二〇年の時間幅で日本の未来を構想しようとするなら、何が必要でしょうか。――ローカルとしての東京、グローバルとしての地方、この二つです。グローバルとしての地方は、ここでの主題ではありません。したがって、以下の議論をローカルとしての東京に絞っていきましょう。

ローカルとは、すなわち「地域」です。それでは、地域とは何か？ 社会的に言うなら、地域とは通常、「コミュニティ」です。それでは、コミュニティとは何か？ これまた常識的にはコミュニティとは「共同体」です。同語反復を繰り返しているようで、なかなかこう翻訳を重ねていっても、ずばりの答えには至りません。というのも、「ローカル―地域―コミュニティ」といった系列は、「都市と農村」「中央と地方」「ゲマインシャフトとゲゼルシャフト」といった二項対立で概念化される片方と必ずしも一致しないからです。

「ローカル―地域―コミュニティ」は、私たちの社会がそもそも場所的な存在であることと深くかかわっています。ある特定の場所に集住すること、その場所に集まった人々が持続的に人格的な関係を営んでいくこと、このある場所での関係の持続的な営みに「ローカル」の根底があります。

ですから、東京がローカルであるということは、その東京を多数のローカル、つまり場所的な広がりをもった生活圏の集合にしていけることです。

この意味で、パリをはじめとするヨーロッパの首都は、東京のはるか先にいます。パリ市は近年、この首都を「約一五分で移動できる範囲の生活圏の集合」として再編成する構想、つまり首都を巨大な中心にするのではなく、むしろ

ろ多数のローカルが集まりにしていく方針を打ち出しました。同じ生活圏、すなわち「一五分都市」では、生活物資はもちろん、教育や医療からエンタテイメントまで、様々な機能が充足し、完結する方向が目指されていきます。これこそローカルとしてのパリの構想です。

これと同じように、東京をローカルにしていく必要があります。たしかに、こうした構想は敗戦直後、一九四〇年代末から五〇年代にかけての石川栄耀の戦災復興構想にないわけではありませんが、少なくとも高度成長以降、東京圏はひたすら巨大メガロポリスへの道をたどりました。地域ではなく、全国の中央、またグローバルなハブとしての役割が重視されてきました。

加速する東京からの転換

●高度成長期になおざりにしたこととは

では、いかにして東京をローカルにしていくのか。その鉄則はスローダウンです。東京の未来を大きく左右するのは、この都市の時間構造です。それはまた、都市に住まう私たちの時間意識でもあります。〈未来〉はもはや右肩上がりの坂の上にあるわけではありません。つまり、成長主義的な未来モデルは破綻したのです。坂の上にはつきりとした目標があるのでなくなれば、その目標に少しでも早く到達することは、やがて意味を失うでしょう。

一九六四年の東京オリンピックのスローガンにもあったように、高度成長期

の日本社会は、「より速く、より高く、より強く」成長することを目指して新幹線を開業させ、首都高速化のために川や運河に蓋をするように首都高速道路を建設し、自動車交通の邪魔になるからと庶民の足として機能していた都電を一挙に廃止に追い込んでいきました。

そうして「速い」東京は実現したかもしれませんが、江戸以来の街にかけがえがなかったはずの水辺は失われ、都市の街々を稠密につないでいた路面電車のネットワークも消えてしまいました。東京は、より速く高く強い都市になり、すっかり味気ない均質空間となりました。

この壮大な破壊のプロセスを上方から吊り上げるように支えていたのは、アメリカン・ウェイ・オブ・ライフに象徴される物質的に豊かな生活のイメージです。一九七〇年代半ばまでにこれがほぼ日常として実現されると、公害や大争論、オイルショックなどの諸問題が噴出するなかで、一九七九年に政権の座についた大平正芳首相は、その所信表明演説で、日本は高度成長の過程で「自然と人間の調和、自由と責任の均衡、深く精神の内面に根ざした生きがい」をなおざりにしてきたことを問い、「経済中心の時代から文化重視の時代」への転換と、東京への過度の集中を脱し、「緑と自然に包まれ、安らぎに満ち、郷土愛とみずみずしい人間関係が脈打つ地域生活圏が全国的に展開され、大都市、地方都市、農山漁村のそれぞれの地域の自主性と個性を生かしつつ、均衡のとれた多彩な国土を形成」することを目指すと言いました。

ところがその後、大平首相は急逝し、ポスト大平時代にこの宣言はまるで実現されず、中曽根康弘首相が先導した新自由主義路線で、経済合理性や市場原理、東京への一極集中が加速しました。

しかし実は、この八〇年代半ば以降の変化ですでに、人々の希望を上空から吊り上げる〈未来〉の賞味期限は切れていたのです。戦後、貧しさのなかにあった日本人が、アメリカの豊かさを羨望しながら自国の伝統的な営みにも、街並みにも、川辺にも価値を認めず、成長する大都市のために過去からの歴史的資産を捨て去ったとき、人々はそれらよりも価値のある〈未来〉が坂の上にはあるのだと確信していました。しかし、そうした確信は、もはや八〇年代以降の日本にはありません。当時の経済の上昇は、まさしく「バブル」だったのであり、何かの目的に向けて成長を目指すというよりも、成長そのもののための成長、未来のための未来、利益追求の自己目的化だったのです。

●速さへの強迫が日本を貧しくした

やがてバブルがはじけると、次々に企業は倒産し、産業は空洞化し、経済全体が沈滞していききました。それでも日本人は、少しでも大きな利益、数字に表れる成長、効率的なシステムの実現を目指して必死にもがきます。依然として、その先にどのような社会を実現するつもりなのか、豊かさとは何かは問われもしないまま、「安心・安全」から「復興五輪」までの口当たりのいい言葉を誰もが口にし、メディアもそれらを後押ししたのです。

そのような一九八〇年代以降の日本が行き着いた先が、アベノミクスであり、東京都心の巨大再開発の流れであり、東京一極集中のなかで止めようもなくなった地方衰退と超少子高齢社会です。このままの方向に進み続ければ、日本全体が破綻するのはわかっていても、誰もがもう自分にはこの流れを変えられないと思っています。まるで、戦中期の日本社会と同じです。それでも多くの人

は、もう坂の上には〈未来〉がないのを知っています。目的地がはっきりしなくなってしまったのですから、本当は、今さら急いでも仕方がないのです。

だいたい日本よりもよっぽどのんびり生活してきたヨーロッパの国々が、今では労働生産性でも日本より上位にあります【図表05】。日本人は、あくせく働き、上司の言うことを聞いて規律を守り、組織もリストラを重ねてきたのに、気がついてみるとすっかり「貧しい国」になっていました。

何かが根本的に間違っていたのではないでしょう。なし崩し的に中国戦線を拡大させ、アメリカとの戦争まで始めてしまった戦中期の日本が根本的に間違っていたように、未来へのビジョンを真剣に議論しないまま口当たりのいい言葉に飛びつき、弱者を切り棄てても見て見ぬふりをしてきたバブル期以降の日本は根本的に間違っていたのだと思わざるを得ません。

このとてもない錯誤から脱する第一歩は、何よりも「速さへの強迫」から自由になることです。この速さへの強迫こそが、モータリゼーションを推進させ、川の上に高速道路を建設させ、路面電車を廃止に追い込み、組織の効率化のためにリストラを進め、人生も無駄を省いて目的を達していかなければならないという信念体系を浸透させてきた張本人です。

私たちも、私たちの街も、私たちの社会も、経済的な成長が推進された半世紀以上の歴史のなかで、すっかり「速さ」の奴隷と化してしまいました。そこから「自由」になる、つまり学校の学びから人生まで、「無駄」にこそ創造の芽があることを認め、効率的な交通網の整備という以上に、「余韻」や「隙間」、ゆっくりとしたリズムが営まれ続けることの創造性を理解し、さらに社会や組織でも効率性や経済性以外の領域

国	全体順位	購買力平価
アイルランド	1 位	154.1
デンマーク	4 位	101.9
ドイツ	11 位	87.2
フランス	13 位	83.9
イタリア	17 位	71.9
日本	30 位	52.3

【図表 05】

ヨーロッパの代表的な国と日本の労働生産性

換算 US ドル

日本生産性本部「労働生産性の国際比較 2023」

がふんだんに保証されるようになること。そこに、古いからこそ新しい未来への想像力を回復するカギがあるのです。

東京をスローダウンさせる——〈愉〉の復権

●徒歩と自転車、路面電車

速さの追求がちつとも未来の豊かさにつながらなくなった社会で、私たちはどのようにして経済的なレベルを維持しながら緩やかな生活リズムを取り戻していくことができるのでしょうか。私たちの構想では、時速四キロから一五キロまでがポイントです。時速四キロは、だいたい人間の歩く速さです。他方で時速一五キロとは、自転車や路面電車のスピードです。

このくらいのスピードで移動している人々は、街に佇んでいる人々から切り離されてはいません。路上に知りあいを見つければ、気軽に声をかけ、お互いに目線を合わせることもできます。手を振れば、相手も手を振って応えてくれるでしょう。これが自動車や電車の速さである時速四〇キロ、五〇キロとなるとうまく不可能です。このスピードで走る乗り物に乗っている人と、路上に佇んでいる人は、もうまったく別の空間を生きているのです。かつて、ヴォルフガング・シベルブシュが述べたところの「鉄道旅行の誕生」です。路上は速いスピードで移動する人々から一方的に眺められる対象となり、やがてスピードがもっと速くなれば眺められることすらなくなります。

つまり、東京をローカルにしていくことは、この都市の速度をスローダウンさせることを含みます。そしてこのスローダウンは、自転車や路面電車に乗って街を移動する人が、路上を歩いたり、そこに佇んだりしている人々とコミュニケーションな空間を共有するのを可能にしていけることを含んでいるのです。

●海外都市に学ぶスローダウンの例

この点でも、パリやバルセロナ、コペンハーゲンをはじめとするヨーロッパの大都市は、すでに東京のはるか先にあります。実際、これらの都市では自転車専用道が広範囲に整備され、都心で移動する最も重要な交通手段は自動車ではなく自転車になっています。

この劇的な変化を象徴的に示すのは、パリのリヴォリ通りです。ルーブル美術館やパリ市庁舎の前を貫く大通りですが、近年、それまで車道だった道幅の三分の二以上を自転車と歩行者のためのものに転換してしまいました。今では自動車は、たった一車線を一方通行で通っているだけで、道路の大半を多種多



iStock.com/legna69

【図表 06】パリのリヴォリ通り

マレ地区からコンコルド広場まで続く全長約3キロのリヴォリ通り。
2020年のロックダウンを期に普通自動車の通行が制限された。

様な自転車が行き交い、幅の広い歩道も遊歩者たちが散歩しています。同様の变化はパリ中心部の至るところで起きており、セーヌ川沿いのかつて自動車交通が激しかった道も、自動車は排除され、ジョギングするパリ市民やセーヌ川を愉しむ観光客のものとなりました【図表06】。

都市をローカルにしていくなことは、コミュニティへの外部からの侵入者であるような自動車交通をできるだけ街から排除していくことを含みます。この点でも、たとえばバルセロナは、非常に巧みな交通計画を

展開し、スーパーブロック単位で道路を街路に、つまり自動車の突然の侵入を心配せずに路上に椅子やテーブルを並べ、それらの街路をコーヒーを飲んだり、おしゃべりをしたり、ゲームをして楽しむことのできる「人間のための街路」(バーナード・ルドフスキー)にすることに成功しています【図表07】。

つまり、近代化途上で丹下健三のような都市計画家が夢想した大量の自動車が高速で循環する未来都市のイメージ(「東京計画1960」)は、非人間的であるのみならず、きわめて非都市的なビジョンだったのです。都市とは決して、丹下や彼を筆頭とした一九六〇年代の近代主義的な都市計画家たちが構想した



David Alf/Shutterstock.com

【図表07】バルセロナのスーパーブロック

バルセロナのスーパーブロックを上空から撮影した写真。正方形(スーパーブロック)の内部を通行できるのは基本的に歩行者、自転車のみで、自動車は外側の道路を通行する。

ようなものではありません。私たちは、この高度成長期に跋扈した近代主義の妄想を、徹底的に否定する必要があります。

●スローモビリティの線で街々をつなぐ——人間のための街

このような二一世紀都市への私たちのビジョンを最も明快に表現するのは、東京都心における路面電車復活というプロジェクトです。東京をローカルにする、より正確には多数のローカルの連なりしていくには、それらをつなぐ仕掛けが必要です。心地よい幅広の歩道や自転車専用道の整備はその基本の施策ですが、並行してスローモビリティの公共交通の基軸となる路面電車を復活させなければなりません。

先述のとおり、この路面電車が、かつての東京には稠密に走っていました。東京都心は都電のネットワークによって細かくつながれた街で、このネットワークが庶民の暮らしや商店街、都市生活のリズムと一体をなしていたのです。ところが一九六四年の東京オリンピックを前に、都民の間には根強い廃止反対論があり、その六割以上が早急な廃止は望んでいなかったにもかかわらず、政府は自動車交通のために都電は邪魔だと、これを一挙に廃止してしまったのです。

当時から、交通工学の専門家は路線バスでは路面電車の代替にはならないと指摘し、廃止に疑問を呈していましたし、ヨーロッパの大都市は自動車交通のために路面電車を犠牲になどしていませんでした。そして昨今では、そのヨーロッパの都市で、街中の路面電車は再び人気です。

私たちの構想は、今日、世界各地の成熟都市で路面電車、つまりトラム

(LRT＝ライトレールトランジット)が復活ないし新設され、新しいスローな公共交通の基軸となりつつある流れに沿っています【図表08】。

トラムの効用は、すでに述べた他にも数多あります。たとえばバリアフリー、高齢者や障害者も乗り降りに困らない乗り物である点において、高架の鉄道や地下鉄などとは大違いです。地下鉄では駅員が非常に苦勞しながら車いすの人のケアをしています、トラムならば車いすの人でも誰の助けもなしに簡単に乗り降りできます。また、トラム専用のレーンがあれば、災害が発生した時などはそのレーンを使って緊急車両を素早く派遣できます。さらに、インバウンドの海外観光客が東京をよく知らない場合でも、まずはトラムに乗って東京都心を周遊してもらうこともできるでしょう。そうすれば、観光客や周辺住民がトラムで都心を縦横に移動するようになり、沿線の商店は広く賑わうようになっっていくはず。つまり、トラムは単に点と点をつなぐ交通手段なのではなく、むしろスローな移動を線として実現することで、その沿線一帯を活性化するので。

●多宗教都市のナイトライフ——織り合わされる「夜」と「昼」



iStock.com/Ceri Breeze

【図表 08】ダブリンのLRT
アイルランドの中心地・ダブリンを走るLRT(ライトレールトランジット)。

東京は、実は世界に類を見ない多宗教都市です。たとえば欧米の都市であればキリスト教の影響が圧倒的で、これに衝突しながらイスラム教が浸透しています。中東ではこの構図は逆です。さらに、インドの都市はヒンズー教、東南アジアは仏教、中南米はカトリック、ロシアは東方正教会というように、それぞれの都市で圧倒的に支配的な宗教があるのが普通です。中国は世俗的な国家で、むしろ共産主義が宗教に代わる面がなきにしもあらずですが、それでも儒教の影響力は他を圧しています。韓国は日本に近いとも言えますが、儒教とキリスト教、仏教は日本ほど混在していません。

対して日本では、支配的な宗教は曖昧で、異なる宗教間の対立意識も希薄です。宗教が社会生活でそれほど重要な役割を果たしていないのかもしれませんが、仏教寺院と神道の神社、キリスト教会、それに儒教の聖堂やイスラムのモスクまでもが隣り合わせに建っている、いがみあうことはありません。実際、東京都心ではこれらの宗教施設が、きわめて近接しています。

その世界的にも類を見ない例が、東京都心北部、神田から上野までの地域での多宗教共存です。神田には神田明神、湯島には湯島天満宮という二つの重要な神社があり、神田明神のすぐ隣には儒教の湯島聖堂があります。さらにそのほぼ隣には、東方正教会のニコライ堂があるのです。もう少し駿河台の坂を下るとカトリックの神田教会があり、逆に湯島天満宮から北に行くと江戸で最も重要な寺院だった寛永寺があります。最近では、御徒町にアッサラム・ファンデーシヨンのようなイスラム教のモスクもできています【図表61】。

これほどまでに多様な宗教が、それほど広くない地域で長く共存してきた都市は東京以外にはありません。つまり、キリスト教とイスラム教の過度に原理

主義的な対立をはじめ、世界では宗教対立で多くの悲惨な出来事が起きていますが、そうした悲惨さが日本で生じることはほぼないのです。これは、日本が世界にアピールできる希望でもありません。

ところが、日本は徹底したタテ割りの社会なので、せっかくの多宗教は互いに関わり合うことなくばらばらに並立しているにすぎません。もちろん、教義は大きく異なるので、各宗教が自律性を守るのは当然です。しかし、そうした一方の自律と、他方の連携が両立しないということは決してありません。

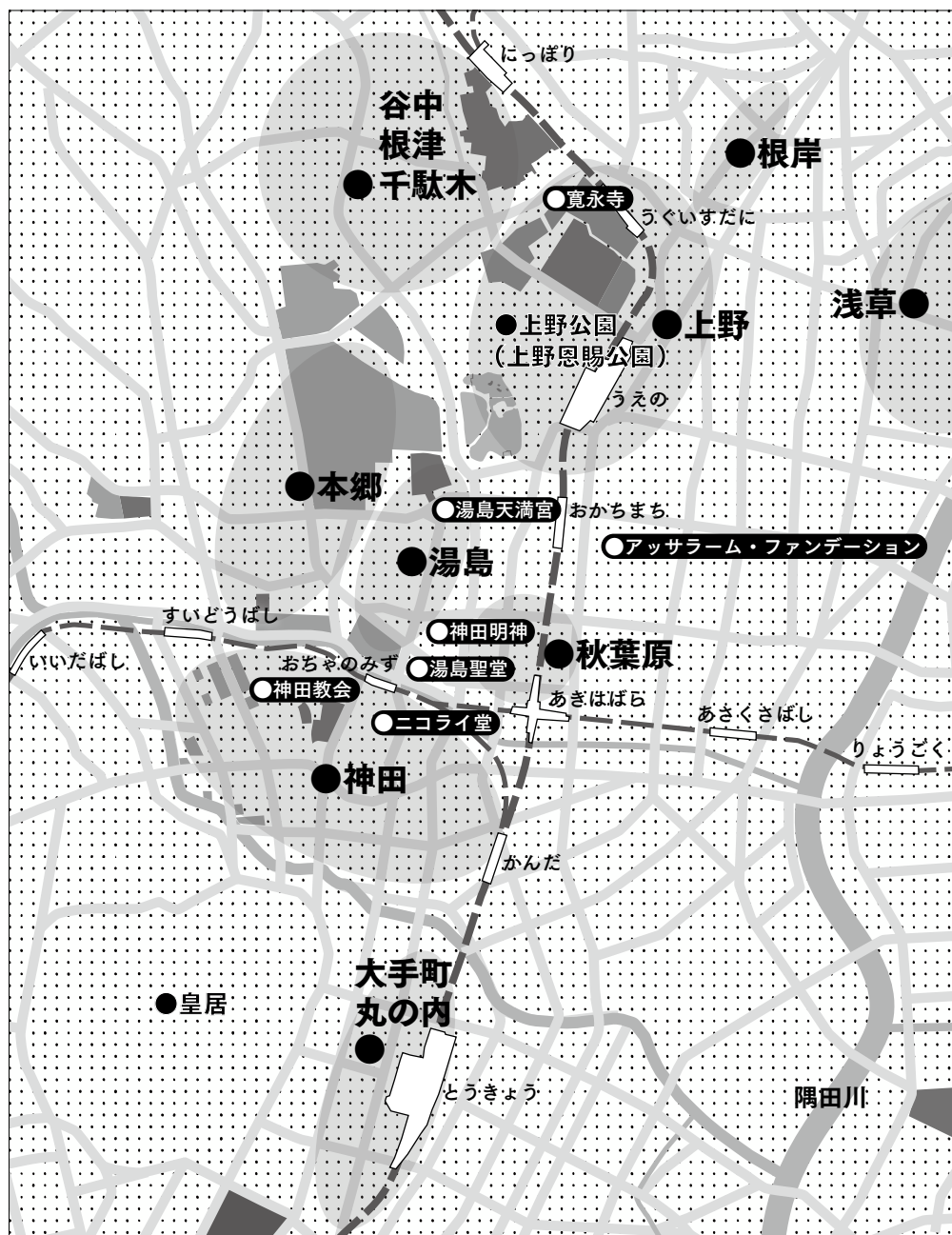
その一方で、時間が未来の成長に向けて均質に連続しているという考え方をやめてしまえば、昼間の時間と夜の時間、世俗の時間と聖なる時間、ケの時間とハレの時間が完全に分離されているわけではないことに改めて気づきます。

「祝日」は、「平日」の疲れを癒す単なる「休日」ではないのです。そうではなく、「祝日」の遊びや祭りの時間のなかにこそ、日常の連続を生き生きしたものに仕立て直す意味の源泉があります。同じように、夜の時間は死んだ時間などではなく、むしろ逆、俗なるものやケの時間が聖なる時間、ハレの時間に反転する契機を内包しています。

そうした考えから、私たち東京文化資源会議では、寛永寺、神田明神、湯島天満宮、湯島聖堂、ニコライ堂、アッサラム・ファンデーションという、東京都心北に集まる仏教、神道、儒教、東方正教会、イスラム教の諸施設の協力を仰ぎ、「杜寺会堂」という多宗教連携のプロジェクトを展開してきました。

とりわけそこでは、都心北の「聖なる夜」を演出すべく、六つの施設で夜に同時展開する「崖東夜話」というイベントを数年にわたって続けたのです。

そもそも「崖東夜話」とは、永井荷風の『濯東綺譚』に倣う命名です。私た



【図表 09】 東京都心北部の地図

ちは、武蔵野台地の東の崖沿いに立地するこれらの施設群で、夜通して語り合う夜祭のようなイベントを構想したのです。毎年のテーマとして立てたのは、「音のひびき」「魂のかたち」「やすらぎ」「食と祈り」「聖なる空間」といったどの宗教にも共通するトピックで、各施設でのパフォーマンスと異なる宗教がこれらのトピックをめぐり対話するシンポジウムから構成されていきました。「昼」の表の時間とは異なる、「夜」の遊びや祈りの時間であるからこそ可能な多宗教共存の地平を可視化できると考えたのです。

昼の「真面目」なタテ割り秩序がもう限界に達しているからこそ、夜の「遊び」や「聖なる」時空を横断的に喚起することで、都市の文化的ポテンシャルを浮上させようとする試みは、上野公園でも展開されようとしてきました。今日、上野公園には上野動物園、東京国立博物館、国立西洋美術館、国立科学博物館、東京都美術館、東京文化会館などの異なるジャンルの文化施設が集合していますが、これらの施設はそれぞれタテ割りで閉じています。

つまり、各施設の職員は、自館の管理や催しへの集客には熱心ですが、上野公園全体の未来について積極的なビジョンを描いてそれを実現していくことには関心がありません。その結果、上野公園の夜は暗く、いつも閑散としていますし、不忍池周辺などは、暗すぎて夜に一人で歩くのを勧めめるような環境ですらありません。要するに、上野公園の夜は死んでいるのです。

しかし、上野公園はそもそも誰のものであったのか。——答えは、言うまでもなく寛永寺のものです。寛永寺は上野の先住者であり、幕末まで約三〇万坪の上野公園とその周辺は、すべて寛永寺の境内地でした。そこに薩摩・長州の軍勢がやって来て、ほとんどすべてを没収したのです。それならばカエサルの

ものはカエサルに、寛永寺のものは寛永寺にそろそろ返還すべきではないでしょうか。上野公園一帯を改めて旧寛永寺境内地として定義し直しましょう。

では、そうした境内地に様々なミュージアム、文化施設が点在しているのだとすれば、この公園Ⅱ境内はいかにデザインし直されるべきなのでしょう。

その答えも明らかで、上野東照宮や旧寛永寺五重塔（理不尽にも今は動物園に併合されている）、清水観音堂、不忍池と弁天堂等々、江戸時代から続く風景を再びこの上野の「お山」全体の緑の景観のなかで浮かび上がらせ、幕末の上野戦争の記憶を生々しく残す旧寛永寺黒門をこの地に戻し（現在は荒川区の円通寺に移築されている）、さらに旧寛永寺のいくつかの施設を再建することで、上野における江戸から今に至る「記憶の場」として復興させていくべきなのです。

こうした集合的な記憶復興のための第一弾として、私たちが提案したのは上野公園に「ナイトパーク」を出現させることでした。これは、美術館や博物館、動物園が閉館となる夕方以降の時間を利用し、それらの諸館・園のある部分と、上野公園内の江戸以来の施設を横断的につないで、江戸・明治の上野の美観を再び浮かび上がらせていく壮大なイベントです。

前述のように日本社会の「昼」を支配するタテ割りは、にっちもさっちもいかないほど牢固たるものです。多くの人が沁みついた既得権益のしがらみの中にあり、他人の領域を侵犯しないことが自分の利益を擁護することになるため、様々な理由を見つけて「それは難しい」と言い続けます。結果的に、何も構造的な転換ができないまま、市場原理だけが周縁から浸透していったのです。そうした牢固さは、中央省庁のような国家中枢にあるばかりではありません。それぞれの自治体や文化施設、企業組織でも同じです。このタテ割りの壁を、私

たちは「夜」というもうひとつの時間から裏返せないかと考えてきました。

同様のアプローチは上野以外の地域でも可能で、やはり私たちが取り組んでいるのは神保町の古書店街です。私たちには、歌舞伎町のような酒場や性風俗の街だけを「夜の街」と考え、公園やミュージアム、書店街は「夜の街」とは無縁な存在だとする二項対立の図式が沁みついています。

しかし、本当はいわゆる「夜の街」だけが「夜」を愉しむことができる街なのではありません。むしろミュージアムや公園、書店街が「夜の街」になっていくことには、これまでの牢固たる私たち自身の固定観念を壊し、新しい創造的な都市を出現させるポテンシャルがあります。とりわけ神保町は、明治以来の「本の街」としての豊かな歴史的蓄積を保持しています。そうした街としての歴史的蓄積を生かし、再開発の大波から街の資産を守りつつ未来につなぐには、書店街でも「夜」を生かすことが必要なのです。

愉しく、しなやかに、末長く循環する東京へ

東京の速度をスローダウンし、異なるローカルをつなぎ、この都市の昼と夜にメリハリをつけながら、「昼」の街が陥ったタテ割りの袋小路に「夜」の街から風穴を開けていくことは、要するにこの都市にそれだけの余裕や隙間、自由を回復させていくことでもあります。

上からの全体主義的な統制は、もちろんそうした自由を殺すのですが、市場

原理の徹底も自由を殺します。戦時期の日本から自由が消えたのは前者のせいですが、今日の日本から自由な気分が失われているのは、むしろ後者によります。規制緩和と市場化の徹底は、貧しき者たちを周縁に叩き落とすだけでなく、社会全体から寛容さを奪い、息が詰まるような不安に人々を追いつ込んでいきます。そのような社会からは、創造性など生まれるはずありません。

これに対し、成熟した社会とは、「抑圧を生む市場的自由」に歯止めをかけ、社会が市場原理とは異なる仕方です。「自由の空間」を創り出していく社会です。その基本原理が「速く、高く、強く」ではなく、「愉しく、しなやかに、末長く」であることは、これまでも強調してきました。「愉しく」とは生活の質（クオリティ・オブ・ライフ）、「しなやかに」とはレジリエンス、「末長く」とはサステイナビリティのことです。東京でこれらの価値を実現するには、都市の速度をスローダウンし、生活に「ゆつたりとした時間」を回復させ、異なる人々、地域、組織をつなぐ都市的仕組みを構築する必要があります。

このことは決して、伝統的なコミュニティの単なる維持や古い歴史的資産の活用なき保存、開発の原理主義的拒否を意味しません。「古さ」を「古さ」として文化財的に保存するのではなく、「古さ」を活用されるものにする、「地域」をそこに住む人々の閉じられたものではなく多世代のネットワークに開かれたもの、つまり「地元」ではなく「ジモト」にしていくことが必要なのです。私たちの未来は、過去を否定するものでも温存するものでもなく、生きられ、再生されるものとするこのなかにあります。

発行 ●東京文化資源会議

会長 吉見俊哉（國學院大学教授、東京大学名誉教授）

事務局長 柳与志夫（東京大学特任教授）

発行日 ●二〇二五年三月二十六日（水）

発行所 ●〒一〇・〇〇〇五

台東区上野二・一・一 藤井ビル三階

電話 〇三・五二四四・五四五〇

<https://tcha.jp/>

2025.01.01 (500) 70k