【73】

氏　名（本籍）	田中大介（東京都）
学位の種類	博　　士（社会学）
学位記番号	博甲第 4213 号
学位授与年月日	平成 19 年 3 月 23 日
学位授与の要件	学位規則第 4 条第 1 項該当
審査研究科	人文社会科学研究科
学位論文題目	**都市交通の近代　ー戦前期東京の歴史社会学ー**

主　査	筑波大学教授	博士（人間科学）	土井隆義
副　査	筑波大学助教授		樽川典子
副　査	筑波大学講師		葛山泰央
副　査	早稲田大学教授	博士（社会学）	若林幹夫

論文の内容の要旨

本論文は，論文全体の問題設定と分析視角の検討を行うⅠ，明治初期の東京を対象として近世城下町から近代都市への移行期に人力車や馬車，馬車鉄道といった交通機関が交通の場としての都市とそこでの経験をどのように変えていったのかを分析するⅡ，路面電車網の整備と公営化，都市騒擾における電車焼き討ち，郊外電車の伸長などを題材に都市交通が公共化し，都市という場とそこでの経験や身体技法を変容させてゆく過程を分析するⅢ，円滑な都市交通が都市という場を了解し，経験する基本的な前提となっていきながら，そうした理念に還元できない過剰さも生み出してしまうことを戦前期の東京駅，東京案内，地下鉄計画を対象に分析するⅣ，上記の分析をもとに論文全体の結論と今後の課題を提示するⅤの，各章から構成されている。

「問題設定と分析視角」と題されたⅠでは，近代化以降の都市や社会を対象とする都市社会学や社会学理論では，社会的な諸活動を支える「交通」は近代都市や近代社会が存立するための所与の条件とされる傾向があり，そのため近代都市における交通機能の変化や交通機関を利用する人々の様態は分析対象になりにくかったこと，特に都市社会学は「交通の近代化」というスキームを前提にすることで，交通機関群を「点と線」で構成されたネットワークや手段的利用に還元し，分化領域の背景として扱うことが多かったことが指摘される。そして，そのような近代都市や近代社会が存立する前提としての「交通」を対象化するために，そうした「交通」が近代都市や近代社会の中に現れ，社会的な活動と都市空間を編成し，社会的な経験の基層を構成してゆく歴史的な過程としての戦前期東京を対象とすることが述べられる。さらに分析の視角として，近代都市において交通が社会的出自の異なる人びとの間－身体的秩序をどのように組織していったのかという「「他者性」の問題」と，そうした秩序を高速交通という物理的な装置がどのように媒介し，どのような効果を生み出していったのかという「「物質性」の問題」という二つの分析視角が提示される。

「〈速さ〉の近代 ― 線状化する都市交通 ― 」と題されたⅡでは，江戸期の都市交通のあり方が橋詰の空間に関して参照された後，人力車，馬車，馬車鉄道による都市交通の変容が分析される。明治初期における人力車は，音や声，華麗な装飾，そして車夫の健脚と当時の狭隘な街路との適合性により，文明開化の祝祭性を集約するスペクタクルとして受容されていったのに対して，近世に〈高貴〉とされた一方で危険でもあっ

た馬（車）は交通＝手段として利用されることが忌避され，《過剰なもの》として遠ざけられた，と論じられる。そして定額制と定時運行を実施することで，人力車や馬車の〈速さ〉を「速度」として標準化していった馬車鉄道は，都市計画の嚆矢とされる 1880 年代の市区改正論のなかで首都の中心性を担う交通＝手段として期待されたが，市区改正論に含まれた公衆衛生のなかで「不潔なもの」とみなされ，首都を《汚物都市》にしてしまうという両義性をもっていたとされる。以上のように，明治初期には後に近代都市交通として展開する速度や「滑らかさ」の萌芽が見られると同時に，車夫の身体性や馬の生物性による猥雑さや過剰さも孕んだものだったことが示される。

「「速度」の近代 ― 公共化する都市交通 ― 」と題されたⅢでは，明治後期に定着した路面電車と，大正期に延伸する郊外電車がとりあげられる。明治後期の東京市では幾多の都市自治思想が叢生し，都市が自立したひとつの経営－空間としてまなざされるなかで，路面電車が経営－空間としての都市の同一性を担保するものとして捉えられ，その「速度」は都市の時間－空間を編成する「公共的存在」となり，1911 年の路面電車市営化につながったことが分析される。そしてその過程で，「公共的存在」としての路面電車によって既存の生活を破壊される危機に立った都市下層の人びとによる焼打事件，デモ，ボイコットなどの都市騒乱が頻発したことが論じられる。また，電車が都市の分化領域を接合する「公的なもの」として問題化されると，交通主体は「公共性」を参照するコミュニケーション様式を身体化せざるをえなくなるため，車内で他者に無遠慮なまなざしを向けることへの禁制と窃視の誕生，「飛び乗り・飛び降り」の禁止による新たな身体技術の導入，「速度」の生産者・消費者・機械技術のスムーズで集合的な連鎖運動を「安全」とする「交通工学的観点」の成立，通勤通学は危険を楽しみ，速度を欲望する「スポーツ」というモダンな行為と捕らえる視点の出現などが生じたことが指摘される。そして，これらの「公共性」を参照したコミュニケーション様式としての都市交通の生成によって，拡大・分化した都市のスムーズな通過，すなわち「滑らかな時空」への期待が現れたと分析される。

「ネットワークの近代 ― 抽象化する都市交通 ― 」と題されたⅣでは，東京駅や地下鉄，そして東京案内がとりあげられ，これまで論じられてきた都市交通の経験的位相が，都市と交通の構造的関係から整理しなおされる。東京駅については，市区改正論のなかで計画された天皇を中心とする首都の国家的な「儀礼空間」としての性格と，大正期の大都市化の中での「通過空間」としての機能の付与という，象徴性と機能性の混在が分析される。明治初期から昭和初期の東京案内の分析では，明治前期の東京案内が文明開化の活気・変化・流行という祝祭性の様相で都市の「全体性」を可視化し，交通の「絡繹・輻輳」を都市の祝祭性の「象徴」としていたのに対し，明治後期の東京案内は都市空間を近代組織の分化領域によって類別することで，都市の「全体性」を可視化しうるという想像力のもとに編集され，そこでは交通は分化領域の合理的作動を条件づける「部分機能」になったことが指摘される。さらに大正期の東京案内では，そうした都市情報の「合理的」な分類よりも，交通網やその利用方法の提示によって都市の「全体性」を触知させようになり，そこでは交通は都市表象の「全体性」を支える「構造」の位置を獲得したとされ，この「構造」としての交通表象が大都市の「全体性」を交通のネットワークとして抽象し，〈速さ〉や「速度」のような具体的な経験とは異なる次元で，平板化された「滑らかな時空」としての都市を再現前させたと論じられる。次に，こうした「滑らかな時空」という想像力の結晶として地下鉄の建設が考察され，1919 年の都市計画法や帝都復興計画の施工のなかで地下鉄を含めた高速交通機関と都市の関係は〈都市＝身体〉という隠喩で表現されることさえあったこと，しかし，地下鉄は都市交通を上方／下方へと分離することによって，都市交通の総体をさらに複雑化（＝重層・立体化）させ，そのことが新たな都市における新たなショック体験や想像力を生み出していったことが，ベンヤミンの議論なども参照しつつ分析される。

「都市と交通の近代」と題されたⅤでは，ⅡからⅣまでの分析から明らかになったこととして，戦前期東京の都市交通の歴史は，日常的身体性をいま・ここで超出する〈速さ〉が，数量的計測可能性をもつ「速度」

に還元され，それがさらにネットワークという表象空間として平板化される過程，すなわち都市の「全体性」を「滑らかな時空」として現出させる「交通の近代化」というシステムが生成する過程であったと同時に，このシステムの生成が，システムの外部性として不潔，猥雑・危険，複合・交錯，立体・重層を自己産出する過程でもあったことが確認される。都市を通過によって統御しようとする意図は，様々な意味で滞留という「意図しない帰結」を導く。「交通の近代化」が交通のぎこちなさを相乗化させるという再帰的動態性こそが，本論文が明らかにした〈都市交通の近代〉と結論される。

審 査 の 結 果 の 要 旨

本論文が，これまでの都市社会学や社会学理論が近代都市を対象化する際に，その対象性を支えるものでありながら不問に付されることの多かった「都市交通」を対象として主題化し，それを分析する具体的な視角を示したことは，都市社会学，社会学理論のみならず，都市計画学や都市行政学などに対しても示唆に富むものとして評価に値する。また，戦前期東京の都市交通とそれを利用し生活する人びとの生活や意識の変遷を具体的な対象に，「都市交通」と「近代都市」の双対的な成立過程の流れを明らかにするとともに，それを新たな社会学的な図式の下に整理し，分析しえたことも高く評価される。個々の時期を画する交通機関や場，メディアを分析の主対象としたために，それぞれの時期にあった他の交通メディアや交通様式との複層性や重層性を十分に分析しえていないことや，ときに過剰な文飾が論旨を不明瞭にしている部分などにさらなる改善が望まれるが，それらは本論文全体の価値を損なうほどのものではない。

よって，著者は博士（社会学）の学位を受けるに十分な資格を有するものと認める。