

東京五輪というお祭りドクトリン

写真は吉見俊哉『東京復興ならず 文化首都構想の挫折と戦後日本』2021年6月、中公新書。社会学者・吉見さんの東京論であり、多くの示唆を得た。現在の東京を考えるうえで、表題について抜粋して紹介。

高度成長期を通じ、東京は、その過去の遺産を次々にかなぐり捨てていった。より速く、高く、強く成長し続ける東京にとって、それらはすでに過去の遺物にすぎないと思われたからだ。経済の急速な成長は、よりゆったりとした文化の成熟を圧倒したのである。川や運河に蓋をするかのように建設された首都高速道路は、水辺の風景を回復不可能なまでに破壊した。そして、スローモビリティの代表格たる路面電車も、一度進み出したら軌道修正の利かない日本の官僚機構のなせる業で、ほぼ全面的に廃止されていった。

このような首都大改造を後押ししたのは、丹下健三の壮大な東京ビジョン(東京計画1960)であり、山田正男(東京都・都市計画部長)の徹底した機能主義であった。丹下も山田も、東京のメガシティ化を可能にする決め手が、高速交通を可能にする都市インフラにあると考えていた。だから、彼らが牽引して実現したのは「速い東京」であり、そこで失われたのは「ゆったりとした東京」だった。その失われた東京の代表格は、路面電車であり、水辺であり、低層の軒が連なる街路や路地であった。その結果、東京の交通は、自動車と地下鉄の速度にほぼ一元化されていった。

この過程において、1964年の東京オリンピック開催が決定的な役割を果たす。間近に迫ったオリンピックに向け、60年代初頭の東京は急ピッチで都市改造を進めていった。その政治的な激流のなかで、速度の遅い路面電車は「より速い東京」の実現を目指すオリンピックには相応しくなく、自動車の通行を妨げる邪魔者とされ、切り捨てられていったのである。実際、警視庁は、東京都が都電軌道内に入ってくる自動車の取り締まりを求めたのに対し、逆に軌道内への自動車乗り入れ規制を緩和してしまう。その結果、自動車に通行を妨げられて都電はますます遅延するようになり、乗客離れが進んだという。写真上は1963年と2012年の日本橋付近。下は渋谷駅付近で、軌道内に溢れる車で立ち往生する都電(東京都交通局、1971年)。

それから57年後の東京で、再びオリンピック・パラリンピックが開催されている。それもコロナ禍で医療崩壊のもとでの大会強行である。東京一極集中を加速させるのか、巨大都市東京の変貌について、社会学などの成果からも学んでいきたい。

(2021年8月29日)

